NAFTA

Rocznik XV KWIECIEŃ 1936 Zeszyt 4.

Warunki jakim odpowiadać mają podania o pożyczki na wiercenia

Z Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie otrzymaliśmy wiadomość, że Prezes tego Urzędu p. inż. J. Mokry, jako przewodniczący Rady Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego, przygotował w formie wniosku na najbliższe posiedzenie tejże Rady — warunki, którym muszą odpowiadać podania o pożyczki na wiercenia. Podanie ma zatem zawierać:

1. *dane dotyczące stanu uprawnienia do wydobywania, t. j. terenu, na którym ma być założone lub dalej kontynuowane — wiercenie przy udziale pożyczki z Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego,*
2. *dokładny opis terenu z podaniem jego rozmiaru, oraz opis kopalni — o ile ta znajduje się na nim,*
3. *obciążenie hipoteczne uprawnienia,*
4. *plan sytuacyjny terenu,*
5. *orzeczenie geologiczne dotyczące terenu,*
6. *oparty na orzeczeniu geologicznem plan wiercenia otworu świdrowego, uwzględniający system wiercenia, szczegółowy plan zarurowania z podaniem dymensji poszczególnych tur rur i grubości ich ścian,*
7. *dokładny kosztorys, zawierający wszystkie pozycje osobno wyszczególnione,*
8. *o ile o pożyczkę stara się jakakolwiek spółka — skład jej członków z podaniem wysokości udziału każdego ze spólników, o ile zaś spółka jest rejestrowana, to obowiązuje podanie wszystkich głównych dat rejestrowych — a w szczególności:*
   a) *wysokości kapitału zakładowego, ewentualnie zdeklarowanego,*
   b) *wysokości kapitału zakładowego wpłaconego,*
   c) *składu osobowego zarządu spółki, względnie osób upoważnionych do reprezentowania firmy nazewnątrz i podpisywania jej,*
   d) *sposób podpisywania spółki — i t. p.*
9. *dane dotyczące własnych środków dla wykonania wiercenia w kapitale względnie w urządzeniach,*
10. *wnioski co do sposobu zabezpieczenia pożyczki,*
11. *wnioski co do sposobu spłaty pożyczki.*

Równocześnie poinformowano nas, że dla wnoszenia podań wyznaczony zostaje czasokres do dnia 10 maja b. r., poczem zbierze się Rada Funduszu dla rozpatrzenia wniesionych podań i przyznania pożyczek.

Podania już wniesione bądź do Ministerstwa Przemysłu i Handlu bądź do Wyższego Urzędu Górniczego — będą najprawdopodobniej przekazane Radzie Funduszu do rozpatrzenia i będą rozpatrzone, o ile odpowiadają powyższym warunkom. Nie będą jednakowoż korzystać z żadnego pierwszeństwa — mimo wcześniejszego wniesienia, gdyż wszystkie podania bez żadnego wyjątku — będą

na pierwszem posiedzeniu traktowane z jednakową kolejnością. Te z wniesionych wcześniej podań, które nie odpowiadają powyższym warunkom, powinny być wycofane i ewentualnie wniesione nanowo, gdyż nie będą rozpatrywane.

Podanie nie wymaga ostemplowania. Również nie wymagają legalizacji tego rodzaju załączniki, dołączone do podania, jak plan sytuacyjny, orzeczenie geologiczne i t. p. — i mogą być przedkładane w formie zwykłej.

Wszystkie zawarte w podaniu daty będą musiały być ewentualnie poparte dowodami na wypadek przyznania pożyczki.

Podania adresować należy do Rady Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego i przesyłać do Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie, ul. Kraszewskiego 1.

Józef Szlemiński

Cele i zadania funduszu wiertniczego

W pierwszej połowie marca b. r. pojawiło się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu powołujące do życia instytucję Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego. Obecnie instytucja ta rozpoczyna swoją działalność.

Sprawa utworzenia funduszu na cele wierceń naftowych nie należy do rzędu wydarzeń zwykłych ani w życiu gospodarczem, ani też w stosunkach naftowych, nad któremi przechodzi się niemal milcząco do porządku dziennego, jak nad rzeczą mało istotną i przez to nie wzbudzającą większego zainteresowania. Przeciwnie — jest to wypadek, zwłaszcza w naszej sytuacji — wyjątkowo wielkiej wagi o głębokiem uzasadnieniu. Nic też dziwnego, że w chwili, gdy instytucja tego funduszu rozpoczyna swoją działalność — szeroki ogół naftowy i opinja publiczna kraju chciałyby wiedzieć jaka będzie ta działalność, w jakim kierunku się potoczy i jakich wyników oraz czego oczekiwać po niej należy. Odpowiedź na to pytanie nie do nas należy. Częściowo znaleźć ją można w powyższem rozporządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu, częściowo zaś w okolicznościowych enuncjacjach czynników rządowych na ten temat, bliżej sprawę tę oświetlających. Całkowitą odpowiedź otrzymamy dopiero po dłuższym czasie — wtedy, kiedy działalność Funduszu przybierze realne kształty i stanie się dla każdego widoczną. Poznamy ją po rezultatach i po dorobku, jaki będzie pozostawiała na swej drodze. W tej chwili pragniemy jedynie dać wyraz naszym zapatrywaniom na cele i zadania tego funduszu w szerszem tego słowa znaczeniu, i temu jak je sobie wyobrażamy.

Zdawałoby się, że sprawę pod tym względem wyczerpuje najzupełniej wspomniane na wstępie rozporządzenie, powołujące powyższą instytucję do życia. W znacznej mierze niewątpliwie tak, lecz nie w zupełności. Bez kwestji — celem istotnym, bezpośrednim — są wiercenia naftowe. Jedne — to zmierzające do odkrycia nowych złóż ropodajnych. Jest to sprawa piekąca. Stoimy bowiem w obliczu konieczności stworzenia rezerw terenowych, któreby zapewniły nam wystarczającą produkcję naftową na przyszłość, gdyż w tej chwili nie rozporządzamy tego rodzaju rezerwami o stwierdzonej ponad wszelką wątpliwość produktywności. Obracamy się narazie w sferze bardzo znacznych niepewności i conajwyżej opieramy się na mniej lub więcej uzasadnionych, lecz mocno mglistych jeszcze przypuszczeniach. A tak być nie może, ponieważ taki stan rzeczy pod tym względem jest dla nas wielce niebezpieczny. Cel ten — cel odkrycia nowych terenów naftowych, a w każdym razie przynajmniej znaczne posunięcie tej sprawy naprzód — będzie musiał mieć Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego w swej dzia-

łalności na względzie. Bo trzeba sobie jasno zdać sprawę z tego, że od rozwiązania zagadnienia terenowego zależy przyszłość naftowa Polski. Do głównych zadań zatem Funduszu należeć będzie stworzenie, przy pomocy dogodnych i na wyjątkowo liberalnych zasadach opartych — pożyczek wiertniczych, sprzyjających warunków do zakładania wierceń pionierskich na terenach uchodzących geologicznie za ropodajne, których produktywność jednakowoż ani jej stopień nie zostały stwierdzone wierceniami.

Drugie — to wszelkie inne wiercenia. Nie kwestjonując bynajmniej w najmniejszym stopniu konieczności popierania wierceń poszukiwawczych — a przeciwnie, uznając w pełni potrzebę udzielania tego rodzaju wierceniom skutecznej pomocy kredytowej, uważamy jednakowoż, że działalność kredytowa Funduszu, jeśli ma być owocna i przynieść ogólną korzyść, nie będzie mogła i nie powinna zatrzymać się na tych wierceniach wyłącznie. Tego rodzaju stanowisko zajmowaliśmy oddawna, głosząc, że ograniczenie działalności Funduszu do wierceń pionierskich — nieda pełnego rozwiązania problemu naftowego i nie jest wskazane nawet ze stanowiska tych wierceń. Rozumowanie nasze oraz Związku Polskich Przemysłowców Naftowych i argumenty, jakich użyliśmy na ich uzasadnienie, były widocznie podzielane przez miarodajne czynniki rządowe, albo też przemówiły im do przekonania, skoro czynniki te zajęły w końcu identycznie to samo co i my oraz Związek Polskich Przemysłowców Naftowych — stanowisko w tej sprawie. Bo rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu o Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego nietylko dopuszcza — ale wyraźnie przewiduje udzielanie pożyczek wiertniczych również na wiercenia zakładane w obrębie terenów znanych, nie wyłączając wierceń czysto eksploatacyjnych. A zatem działalność kredytowa Funduszu objąć ma niezależnie od wierceń pionierskich — wszystkie pozostałe wiercenia z dwojakich powodów. Po pierwsze — dbać musimy o to, ażeby kraj mógł każdej chwili rozporządzać produkcją surowca naftowego w ilości wystarczającej zarówno na bieżące jak i zwiększone potrzeby rynkowe, i miał jej zawsze więcej, jak w danej chwili potrzebuje — na wypadek nagłej konieczności. Jest to zagadnienie niezmiernie ważne, może nawet niemniejszej wagi jak problem pionierski — jeno nieco inne. Dlatego zlekceważone być nie może. Bo produkcji naftowej nie można podnieść każdej chwili na zawołanie — gdy staje się gwałtownie potrzebna. Z tego trzeba sobie zdać sprawę koniecznie. A po drugie — w celu utrzymania naszego kopalnictwa naftowego i jego produkcji na takim poziomie, któryby dawał licznym pojedynczym przedsiębiorstwom możność rozwoju już w oparciu o własne podstawy materjalne i zezwalał następnie na czerpanie sił do dalszych wysiłków wiertniczych i dalszej ekspansji — z własnego organizmu.

Nie wszystkie bowiem proste drogi wiodą równie prosto, a zwłaszcza pewnie i szybko do celu. Nie osiągniemy większego rozmachu w wierceniach pionierskich, nie rozbudujemy naszego kopalnictwa na miarę taką, jakiej wymagać będą nasze potrzeby rynkowe — jeśli przemysł ten opierać się będzie na jednostkach pędzących żywot suchotniczy, nędzne chorowite życie z dnia na dzień, które może być przerwane każdej chwili niemal przez jedno niepowodzenie lub takich, które muszą upaść wobec niemożności prowadzenia niezbędnych dalszych wierceń wyłącznie o własnych siłach — bez żadnej skutecznej pomocy zzewnątrz. Obecnie wiele przedsiębiorstw kopalnianych upada w zaczątku właśnie dlatego, że brak im środków pieniężnych na dalsze wiercenia — niezbędne dla doprowadzenia kopalni do stanu opłacalności. Fundusz powinien właśnie zapobiegać odbywającemu się często marnowaniu ludzkich wysiłków w ten sposób, spiesząc z pomocą pieniężną tego rodzaju przedsiębiorstwom, aby nie dać im upaść, bądź zatrzymać się na początku drogi. Dla problemu wierceń pionierskich nie jest rzeczą obojętną, w jakiem położeniu pod względem materjal-

nym i zdolności ekspansywnej znajdują się wiercące przedsiębiorstwa naftowe, albowiem zwłaszcza w naszej sytuacji na nich i na związanym z niemi materjale ludzkim — spoczywa i długi jeszcze czas spoczywać będzie główny ciężar wszelkiego rodzaju wierceń, a więc i wierceń odkrywczych. Dopomagając zatem poszczególnym przedsiębiorstwom kopalnianym w ich ciężkich i często ponad ich siły poczynaniach wiertniczych — działać będziemy równocześnie w sposób niezawodny na rzecz odkrycia nowych pól ropodajnych w ten sposób mianowicie, że wzrośnie liczebnie i posiądzie potrzebne po temu warunki, element z natury rzeczy powołany i najbardziej skłonny do zakładania ryzykownych wierceń poszukiwawczych, jakim są przedsiębiorstwa kopalniane. Żadne bowiem przedsiębiorstwo kopalniane z reguły nie zatrzymuje się w miejscu. U podstaw każdego z nich, w ich naturze leży pęd do dalszych wierceń i do rozszerzania się. Jest to ta naturalna i stała niejako mechaniczna funkcja, właściwa temu przemysłowi, organicznie z nim związana, funkcja, która ani zatrzymana ani tembardziej przerwana być nie może, ponieważ wszelka rezygnacja z wierceń oznacza w tym przemyśle dla przedsiębiorstwa początek nieuchronnego końca. Jednej zatem rzeczy w zupełnem oderwaniu od drugiej — t. j. oddzielnie wierceń pionierskich a oddzielnie innych — traktować się nieda. Jedne i drugie wiążą się z sobą ściśle w jeden kompleks, ściślej może, jak się to na pierwszy rzut oka wydaje. A zatem sprawa należytego i skutecznego popierania wierceń zakładanych w obrębie pól znanych, często nakazanych koniecznością życiową, gdyż dopiero po kilku wierceniach produkcja zaczyna się opłacać — staje się zagadnieniem kluczowem do rozwiązania problemu wierceń pionierskich. Stanowi bowiem punkt wyjściowy dla nich — pierwszy, ale niezmiernie ważny etap do odkrycia nowych rezerw terenowych.

Ale to nie wszystko. Sprawa wierceń wyłącznie — nie wyczerpuje zdaniem naszem zadań ciążących na instytucji funduszu wiertniczego. Pozostaje jeszcze jeden zasadniczy cel, który powinien być osiągnięty przy pomocy tego funduszu jeśli nie w zupełności, to przynajmniej w znacznym stopniu, jakkolwiek nic o tem nie wspomina powyższe rozporządzenie.

Wiadomo jaka jest obecnie sytuacja w naszym przemyśle naftowym pod względem własności objektów. Polski przemysł naftowy zrodził się z polskiej myśli, inicjatywy, energji i przedsiębiorczości. Szczytowy punkt rozwoju osiągnęło nasze kopalnictwo naftowe w czasie, gdy żywioł rodzimy odgrywał w tym przemyśle decydującą twórczą rolę. Pionierem i budowniczym tego przemysłu myśmy byli zawsze. Kiedyś, jeszcze na parę lat przed wojną przemysł ten znajdował się niemal w całości w posiadaniu naszem własnem. Dominował w owych czasach w kopalnictwie typ przedsiębiorstw czysto kopalnianych. Z nich składał się prawie cały ten przemysł, a w każdym razie na nich wyłącznie się opierał. Przedsiębiorstwa kopalniane zakładane były przez nasz własny większy i mniejszy kapitał i przez nas były prowadzone. Obcy kapitał przyszedł już do gotowego. Od czasów przedwojennych oblicze naszego przemysłu naftowego zmieniło się pod tym względem gruntownie — nie do poznania. Przemysłem tym zawładnęły w większości wielkie firmy, oparte na kapitale zagranicznym. Element krajowy zeszedł do roli mniejszości, utrzymuje się jednak i wspólnie z mniejszemi przedsiębiorstwami zagranicznemi rozwija ożywioną działalność wiertniczą w naszem kopalnictwie naftowem, mimo znacznie gorszych warunków od przedwojennych.

Dalecy jesteśmy od myśli występowania przeciwko kapitałom zagranicznym. Obce nam są wszelkie zamiary zwalczania tych kapitałów lub potępiania ich w czambuł dla jakichś zasadniczych powodów, albo układanie stosunku do nich w sposób wrogi bez żadnego uzasadnienia. Naszym zapatrywaniom na tę sprawę daliśmy wyraz w zeszycie poprzednim pisma, w artykule: „Problem niezależ-

ności gospodarczej". Nie znaczy to, że odnosimy się do nich bezkrytycznie. Zdajemy sobie sprawę z takiej czy innej wartości tych kapitałów. Wiemy, że są kapitały, które mogą przynieść nam więcej szkody jak pożytku, a nawet samą szkodę i takich należy unikać, jako tych, które niczego pozytywnego do przemysłu nie wnoszą, a bywa tak, że hamują jego rozwój zupełnie celowo. Ale są i takie, które pracują z korzyścią dla przemysłu. Kapitały obce powinno się zawsze dzielić na kategorje i oceniać je zawsze wedle tego, co do życia przemysłowego wnoszą, jak pracują i jaka jest ich ogólna działalność i nastawienie do naszych problemów gospodarczych. Są w przemyśle naftowym firmy obce również między wielkiemi, kierowane przez ludzi ożywionych jaknajlepszemi chęciami, które pracują z korzyścią dla przemysłu i przemysł ten budują, nie żałując wkładów pieniężnych, ale są i takie, których celem jest co innego a nie praca przemysłowa.

Zgoła zatem bez intencji wyrzekania się kapitałów obcych, które chcą i mogą u nas i z nami pracować twórczo w przemyśle naftowym, gdyż tego rodzaju kapitały są nam potrzebne i wyrzekanie się ich należałoby uznać za ciężki błąd, a już najmniej w celu szkodzenia im — musimy jednakowoż zdobyć się na znaczny choćby wysiłek odbudowania w tym przemyśle w większym stopniu naszego własnego stanu posiadania. Musimy zwiększyć przynajmniej o dziesiątki liczbę przedsiębiorstw naftowych należących do naszych własnych obywateli. Tego wymaga od nas zdrowy rozsądek, dobrze pojęty interes nasz własny oraz dobro kraju. Leży to również w interesie Państwa. Powinniśmy się starać wszelkiemi siłami i na każdy sposób odzyskać przynajmniej w części utracone dawniejsze stanowisko i dawniejszy nasz stan posiadania w przemyśle naftowym. Dopomóc nam w tem może i powinien Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego. Rozwiązanie tego zagadnienia powinno należeć do rzędu głównych jego zadań i obowiązków, albowiem jest to sprawa niemniejszej wagi — jak wszelkiego rodzaju wiercenia. Dlatego okazywanie pomocy pieniężnej elementowi krajowemu w zakładaniu przedsiębiorstw wiertniczo - naftowych, powinno się stać jedną z głównych jego funkcyj.

Nie ulega dla nas najmniejszej wątpliwości, że w sprawie tej wszystko zależy od tego, po jakiej linji pójdzie państwowa polityka naftowa. Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego powinien stać się ważnem i skutecznem narzędziem tej polityki do osiągnięcia powyższego celu. Ostatecznie do obowiązków Rządu należy tworzenie takich warunków, któreby ułatwiały pełną realizację tego rodzaju zadań. Bo dotąd na przeszkodzie temu stały brak środków pieniężnych na rozwinięcie kopalni i nadmierne dla początkujących przedsiębiorstw — ryzyko wiertnicze, które fundusz wiertniczy wybitnie osłabia i sprowadza do takich rozmiarów, jakie znieść może nawet słabszy finansowo element.

Jeżeli w czasie działalności Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego, sytuacja pod tym względem nie dozna wyraźnego polepszenia, to nie spełni on swego zadania i w znacznym stopniu zawiedzie oczekiwania i pokładane w nim nadzieje.

Postawienie sprawy w ten sposób nie powinno nikogo dziwić i nikt rozsądny nie może mieć o to do nas pretensji. Nie będzie to bowiem akt wymierzony w czyjąkolwiek stronę, lecz zdrowy pęd do samodzielności gospodarczej i do naszego gospodarczego wzmocnienia, do czego przecie nikt nam prawa odmawiać nie może.

Nie jest to zadanie przy dobrej woli, zrozumieniu i ułatwieniach — zbyt trudne do wykonania w naszych warunkach. Rozporządzamy w kraju bogatem doświadczeniem naftowem i doskonałym, fachowo wyszkolonym, materjałem ludzkim dla tego rodzaju poczynań. Idzie o inicjatywę i przedsiębiorczość. Te należy pobudzić. Uruchomienie instytucji z celem popierania wiertnictwa naftowego — otwiera duże możliwości przed naszymi wiertnikami. Powinny wrócić u nas czasy przedwojenne, kiedy to inżynierowie, liczni kierownicy kopalń i osoby innych specjalności, pracujące w cudzych przedsiębiorstwach — przekształcali się powoli w samodzielnych przemysłowców i zakładali własne warsztaty pracy. W ślady te powinni i dzisiaj wstępować nasi inżynierowie - wiertnicy i wspólnie z nimi wszyscy inni pracownicy naftowi, reprezentujący doświadczenie i znajomość spraw gospodarczych i administracyjnych — zakładając spółki i tworząc samodzielne własne przedsiębiorstwa kopalniane. Z tego grona wyjść powinno odrodzenie polskiego kopalnictwa naftowego w oparciu o fundusz wiertniczy. Stamtąd — od tych ludzi właśnie oczekujemy inicjatywy i przedsiębiorczości. Czas najwyższy zerwać z biernością i oglądaniem się wiecznie tylko za stanowiskami w obcych przedsiębiorstwach, bo w tym warunkach musi być ich coraz mniej. Należy rozbudzić w sobie przedsiębiorczość oraz zdrową i twórczą ambicję zdobycia samodzielności i niezależności.

Zdrowy i wartościowy element, przystępując do wiercenia i założenia nowego przedsiębiorstwa kopalnianego — będzie miał zdaniem naszem pełne prawo liczyć na pomoc ze strony instytucji funduszu wiertniczego dla swej inicjatywy i — o ile przedsięwzięcie okaże się celowe oraz oparte na zdrowych podstawach, to w miarę wolnych środków — powinien ją otrzymać, bo to będzie obowiązkiem tej instytucji. Nie przypuszczamy bowiem, ażeby działalność jej miała się obracać wyłącznie w kole istniejących już przedsiębiorstw. Wrota dla dopływu do przemysłu naftowego świeżych — oczywiście wartościowych sił — powinny być poprzez fundusz wiertniczy otwarte naoścież. Zastęp samodzielnych przedsiębiorców naftowych, powinien w przemyśle naftowym nietylko stale się odnawiać — lecz nieustannie wzrastać. Tego należy sobie życzyć, gdyż byłby to bardzo zdrowy objaw i rozwój naszego kopalnictwa naftowego tylko zyskałby na tem.

Postawienie sprawy w ten sposób nie oznacza oczywiście, że należy odsunąć zupełnie od korzystania z pomocy kredytowej Funduszu przedsiębiorstwa, które są obcą własnością. Tego na myśli nie mamy. Zdaniem naszem pomoc pożyczkowa z tego źródła może być udzielana w miarę potrzeby również przedsiębiorstwom opartym na kapitałach obcych, ale tylko mniejszym z nich, a nie wielkim — o ile takie przedsiębiorstwo pracuje u nas od dłuższego czasu, ma pewne zasługi i może wykazać się pewnym dorobkiem wiertniczym względnie pożyteczną działalnością przemysłową.

Istotny punkt programu naftowego

Niniejszy artykuł, podpisany inicjałami C. P. — pojawił się w nr. 10 z dn. 7. III. b. r. „Polski Gospodarczej". Jak przypuszczamy — napisany został poczęści w związku z artykułami drukowanemi systematycznie od jakiegoś czasu w jednym z organów warszawskich. Ma p. C. P. zupełną rację pisząc, że w większości wywodów w nich zawartych — przebija się interes prywatny niektórych przedsiębiorstw naftowych. Ponieważ artykuły te poruszają zasadnicze sprawy naftowe, miejscami w sposób wyraźnie tendencyjny, odpowiadający interesom tych właśnie firm o specjalnem obliczu, zatem wypowiemy się co do nich, albowiem pod wieloma względami reprezentujemy odmienne od autora tych artykułów — stanowisko. Wobec tego jednak, że treść ich wiąże się z ostatnią nowelizacją

ustawy marcowej, w której to sprawie również zamierzaliśmy zabrać głos, zatem obie te kwestje omówimy łącznie — w jednym zeszycie.

Redakcja.

W związku z niedawno zakończoną Naradą Gospodarczą, a także w związku z utworzeniem komisji dla zbadania działalności przedsiębiorstw państwowych — rozwinęła się bardzo szeroka dyskusja na łamach niektórych organów prasowych na temat przemysłu naftowego w Polsce, jego warunków pracy i rentowności, jego organizacji i jego przyszłości. W dyskusji tej nie pragniemy brać udziału, gdyż w większości wypadków znajduje ona swe źródło w obronie interesów prywatnych poszczególnych przedsiębiorstw, korzystając jedynie z hasła obrony interesów ogólnogospodarczych. Jeżeli zabieramy dzisiaj głos w tej tak ważnej sprawie, to dlatego, że pragniemy dać wyraz poważnemu zapatrywaniu na sprawę, a także pragniemy przypomnieć czytelnikowi nasz punkt widzenia na rzeczywistość naftową w Polsce.

Polski przemysł naftowy przechodził różne fazy organizacyjne, od stanu zupełnie wolnego rynku, aż do rygorystycznej organizacji syndykackiej. Rezultatem tej organizacji były wysokie ceny produktów naftowych i wytworzenie systemu t. zw. odpłat za stójkę, czyli wysokie wynagradzanie niektórych rafineryj za to, że powstrzymywały się od przerobu ropy naftowej. Pomijamy oświetlenie źródeł tego systemu, które wynikały ze zmniejszającej się produkcji ropy, ograniczamy się jedynie do stwierdzenia faktu.

Ten stan rzeczy był nie do utrzymania. Dlatego też czynnik rządowy zwracał się niejednokrotnie ówcześnie do Syndykatu Przemysłu Naftowego z żądaniem uporządkowania rynku naftowego i zmiany organizacji syndykackiej. Ponieważ zabiegi reorganizacyjne nie dawały żadnych wyników, przeto Rząd uczuł się zmuszony do wzięcia sprawy organizacji przemysłu naftowego w swoje ręce, a to głównie z tej przyczyny, że dezorganizacja przemysłu naftowego rafineryjnego godziła w najżywotniejsze interesy kopalnictwa naftowego, które wszak jest podstawą samoistności przemysłu naftowego.

Mając na uwadze zmniejszającą się produkcję ropy, nietylko wskutek wyczerpywania się eksploatowanych złóż, lecz także wskutek chwiejności w jej odbiorze przez przemysł rafineryjny, a także wskutek spadku ceny na nią, nowa organizacja przemysłu naftowego musiała iść przedewszystkiem w tym kierunku, aby zapewnić produkowanej ropie pełny odbiór i godziwą cenę, t. j. taką, któraby pokrywała koszt wydobycia i zapewniała pewną, a nie zbyt wygórowaną, premję, zachęcającą do dalszych eksploatacyjnych i pionierskich wierceń. Po długich wreszcie perypetjach konferencyjnych, wszystkie czynniki przemysłu naftowego zgodziły się na to, że nowa organizacja przemysłu naftowego musi uwzględniać, jako podstawowy czynnik, kopalnictwo naftowe i musi pobudzać przemysł naftowy do wierceń, któreby wzmogły wydobycie ropy. Oczywiście, że nie wszystkie przedsiębiorstwa naftowe godziły się na tego rodzaju program, skoro nie widziały dla siebie interesu w dalszem angażowaniu kapitałów w wiertnictwo naftowe. W każdym bądź razie olbrzymia większość przedsiębiorstw naftowych stała i stoi i dzisiaj na stanowisku, że najgłówniejszą i zasadniczą sprawą przemysłu naftowego i jego programu jest energiczny rozwój kopalnictwa naftowego i zapewnienia mu warunków jaknajlepszej — na miarę naszych krajowych stosunków — rentowności.

Wyrazem tych założeń programowych i tych gospodarczych tendencyj stał się dekret Prezydenta Rzplitej z roku 1932 w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym oraz organizacja Polskiego Eksportu Naftowego, na tym dekrecie oparta.

Z chwilą powołania do życia Polskiego Eksportu Naftowego stosunki chaotyczne, tak doniedawna jeszcze panujące w przemyśle naftowym, zostały opanowane, a kopalnictwo naftowe zostało w ten sposób wwiązane w nową organizację naftową, że ma spokojne warunki eksploatacji przez wytworzenie takich

warunków, iż jest popyt rynkowy na ropę, a więc i cena ropy nie podlega zbyt częstym i drażliwym wahaniom.

Obecna organizacja przemysłu naftowego ujęta jest od strony eksportu produktów naftowych w ten sposób, że eksport ten jest skoncentrowany, i że wszystkie przedsiębiorstwa rafineryjne obowiązane są brać na siebie w równym stosunku proporcjonalnym ciężary eksportu; mniejsze przedsiębiorstwa są od tych ciężarów zwolnione za pewnemi umiarkowanemi opłatami, z których wpływy przeznaczone są na wiertnictwo naftowe lub na efektywne podtrzymanie eksportu produktów naftowych; dotąd opłaty te wpłynęły wyłącznie na fundusz wiertniczy.

Przymusu eksportowego produktów naftowych niema, a każde przedsiębiorstwo może swe produkty eksportować lub magazynować. Nie mogą tylko przedsiębiorstwa zbywać na rynku krajowym tych ilości produktów, które są zaliczone do t. zw. masy eksportowej, czyli kontyngentu, przeznaczonego na eksport; cały nawet ten kontyngent eksportowy może być natomiast zmagazynowany. Kontyngent eksportowy obliczany jest dla każdego przedsiębiorstwa procentowo, na podstawie faktycznych ilości eksportowych w ubiegłych miesiącach. Również i ilość przetwarzanej ropy zależna jest od przedsiębiorstwa rafineryjnego, które może przerabiać jej więcej lub mniej; wszakże im więcej ropy przerobi, tem większą zyska ilość do sprzedaży produktów na rynku krajowym, niezależnie od tego, że tem większa ilość jego produktów trafi do masy eksportowej.

Ten system organizacyjny wytwarza stały popyt na ropę, co pobudza jej producentów do dalszych systematycznych wysiłków zarówno w kierunku eksploatacji złóż znanych, jak i w kierunku poszukiwania nowych złóż ropnych. Te wysiłki dają widome rezultaty, i jesteśmy w ostatnich latach świadkami wielkiego rozwoju kopalnictwa gazu ziemnego, a także w ostatnich miesiącach bardzo udatnych prób w dziedzinie kopalnictwa ropnego.

Ewentualne zaniechanie dotychczasowego systemu eksportowego produktów naftowych, pomijając już straty w bilansie handlowym, spowodowałoby osłabienie tempa wiertniczego i w konsekwencji wprowadziłoby jeszcze głębszy spadek produkcji ropy i zaniechanie wszelkich prób pionierskich w wierceniach. Należałoby wtedy powołać do życia ze źródeł publicznych wielki fundusz wiertniczy, który przeciwdziałałby powstałemu passywizmowi wiertniczemu. Stosunki bowiem w kopalnictwie naftowem są tego rodzaju, że produkcja miesięczna ropy musi być od producenta odebrana, gdyż nie rozporządza on kapitałem, aby mógł produkować na magazyn, a tem bardziej, aby mógł rozwijać wiercenia. Mieliśmy już w niedalekiej przeszłości przykłady, kiedy produkcja ropy, zdana na łaskę wolnorynkowych kombinacyj, doznawała wielkich strat.

Wydatne poparcie wiertnictwa naftowego jest mimo wszystko ciągle aktualne i do sprawy tej prawdopodobnie trzeba będzie przystąpić. Jednakże dzisiejsze warunki gospodarcze i finansowe kraju nie pozwalają na zrealizowanie tych pomysłów, przeto przemysł naftowy, jako całość, musi nieść sam na swoich barkach troskę o utrzymanie choćby dotychczasowego poziomu kopalnictwa naftowego, skoro to jest podstawa i racja bytu jego egzystencji.

W najbliższych dniach zostanie utworzony wszakże we Lwowie Fundusz Wiertniczy, powstały z odpłat mniejszych przedsiębiorstw rafineryjnych za zwolnienie się od eksportu, i miejmy nadzieję, że i ten narazie zgórą 3-miljonowy fundusz przyczyni się do podtrzymania wiertnictwa naftowego.

Polski przemysł naftowy znajduje się w specjalnie trudnych warunkach, których źródła należy szukać jeszcze w dewastacyjnej polityce naftowej rządu b. monarchji austrjackiej. Nie potrzeba także dodawać, jak wielkie znaczenie nietylko dla gospodarstwa krajowego, ale i dla gotowości obronnej Państwa ten pzemysł posiada. A przeto gospodarcza racja

naszego przemysłu naftowego wymaga, aby był on oparty na własnej ropie, i aby kraj nie stał się terenem eksploatacji konsumpcyjnej cudzych przemysłów naftowych.

MOTORYZACJA

„Codzienna Gazeta Handlowa" w nr. 44 z dn. 22. II. b. r. zamieściła uwagi p. J. Ż. p. t. „Na marginesie projektów przemysłu motoryzacyjnego". Punktem wyjścia dla autora stał się memorjał zwrócony przeciwko projektowanym montowniom zagranicznym, jaki wniosły do władz fabryki zrzeszone w Polskim Związku Przemysłu Metalowego wspólnie z Państwowemi Zakładami Inżynierji, zobowiązując się do podwojenia krajowej produkcji samochodowej w roku 1937. Nie wdając się w analizę tego memorjału zwłaszcza dla braku wiadomości w jakim stopniu i w stosunku do jakich modeli przewidziana jest całkowita krajowa fabrykacja — pisze:

„O ile powiększona w ten sposób produkcja Państwowych Zakładów obejmowałaby taką gamę podwozi i wozów osobowych, że zapotrzebowanie rynku mogłoby być przynajmniej w znacznej części pokryte i o ile produkcja ta nie wymagałaby żadnych dopłat ze strony Skarbu Państwa, to nie ulega wątpliwości, że każdy rozumnie myślący obywatel podpisałby się bez wahania pod tym projektem. Jeżeli jednak chodzi jedynie o podwojenie obecnego programu fabrykacyjnego, to nasuwają się tutaj bardzo poważne zastrzeżenia."

Zwraca następnie uwagę na konieczność produkowania przynajmniej kilku typów podwozi ciężarowych o różnych nośnościach. Pisze również, że gospodarstwo narodowe, nie mówiąc już o obronie kraju, potrzebuje wozów ciężarowych o dużym tonażu i w tym kierunku oczekuje inicjatywy poważnych fabryk. Stan taboru samochodowego w tej dziedzinie określa jako katastrofalny, gdyż jak pisze

„...ilość samochodów ciężarowych o nośności ponad 4 tonny, zdatnych do użytku, w całej Polsce, poza wojskiem, nie dochodzi stu sztuk, dosłownie stu sztuk."

Spodziewa się, że fabryka państwowa

„...stworzy typ wozu, zdatnego do dalszych podróży w naszych warunkach drogowych i stanowiącego podstawę rekwizycyjną dla wojska."

Modelu 508 nie uważa za tego rodzaju typ i pisze w ten sposób:

„Dlaczego bowiem rozpoczęto produkcję krajową od małej 508-ki, to pozostanie chyba nazawsze, niezgłębioną tajemnicą. Dla wojska model ten — wedle relacji pewnych kół — nie może przedstawiać poważniejszej wartości, produkcja jego jest bardzo kosztowna ze względu na stalowe prasowane nadwozie i nawet po wielu latach nie może ona stać się opłacalną przy niewielkiej pojemności rynku polskiego, co powodować będzie, że w formie premji czy w postaci innych dopłat wóz ten zawsze wymagać będzie znacznej finansowej pomocy Państwa, która usprawiedliwionaby być mogła przy naszym skurczonym budżecie jedynie wówczas, gdyby chodziło o produkcję sprzętu koniecznego lub którego znikąd otrzymać nie można.

Ponieważ jednak przemysł samochodowy angielski czyha na dostawę do Polski małych wozów, które produkuje w różnych jakościach i cenach, należałoby chyba zaniechać z nim konkurencji, a Skarb Państwa zamiast strat w postaci dopłat, miałby zyski z ceł od każdego sprowadzonego wozu.

W końcu co się tyczy wartości, produkowanego przez Państwowe Zakłady modelu FIAT 508 dla motoryzacji kraju, to nie zabieramy w tej sprawie głosu, powołując się jedynie na opinje specjalnych sprawozdawców.

„Kurjer Poranny" w artykule, poświęconym sprawom motoryzacji, z dnia 23 lutego 1934 roku stwierdza, że „ogólnie wiadomo, że typ 508 nie wchodzi w rachubę dla motoryzacji kraju", zaś fachowy sprawozdawca Kurjera Warszawskiego w artykule z dnia 9 marca 1934 pisze: „małego samochodziku Fiata nie można zaliczać do rzędu samochodów, wchodzących w rachubę przy motoryzacji kraju i nie można porównywać z wygodnemi, mocnemi i dużo większemi samochodami, które zagranicą sprzedawane są po tej samej cenie. Wojsko bawi się w produkcję samochodzików dla młodzieży i pań".

Podwojenie tej produkcji nie doprowadzi, jak to szumnie zapowiada memorjał, do motoryzacji kraju."

Uwagi p. J. Ż. zawarte w powyższym artykule, nie przebrzmiały bez echa. W tejże sa-

mej „Codziennej Gazecie Handlowej" w nr. 53 z dn. 4. III. b. r. zabrał głos w tej sprawie Inż. S. N. w artykule: „Nasze możliwości motoryzacyjne". P. inż. S. N. zalicza autora artykułu „Na marginesie projektów przemysłu motoryzacyjnego" do obozu stronników natychmiastowej motoryzacji bez względu na komplikacje ekonomiczne. Osobiście przedstawił się jako zwolennik motoryzacji w oparciu o produkcję krajową. Jest zdania, że import samochodów oddziałałby ujemnie na nasz bilans handlowy i płatniczy.

Uważa, że pojawienie się na rynku w większych ilościach tanich samochodów, oczywiście obcych, opóźniłoby nasz proces motoryzacji na czas dłuższy i pisze, że

> „...racjonalna, rzeczywista motoryzacja Polski musi się opierać na założeniu, że rozbudowa własnego przemysłu samochodowego jest naglącą koniecznością państwową."

Przyznaje, że polski przemysł samochodowy nie rozwinie się bez pomocy rynku lub państwa i nie będzie mógł walczyć z Goljatem rozrośniętym i zahartowanym — jak nazywa, zresztą słusznie, przemysł zagraniczny opierający się o miljardowe kapitały i wielomiljonową produkcję.

> „Państwo i społeczeństwo polskie —mówi — stają zatem wobec dwóch alternatyw: albo fikcja „krajowych montowni" czyli czysty import, albo wysiłek uwieńczony stworzeniem krajowego przemysłu..."

Autor artykułu „Nasze możliwości motoryzacyjne" kwalifikuje nasz rynek jako mało chłonny wskutek kryzysu i ogólnego zubożenia kraju i tem również motywuje niecelowość oparcia motoryzacji na imporcie i na zagranicznych montowniach w kraju. Deklaruje się zarazem jako przeciwnik otwarcia wrót dla szerokiego importu właśnie w interesie ochrony naszego rodzimego przemysłu samochodowego. Słowem pragnie on oprzeć motoryzację Polski na własnej produkcji.

Lecz w naszem przeświadczeniu całe dowodzenie autora szwankuje o tyle, że nie daje on żadnych wyraźnych i realnych wskazówek jak należałoby to zrobić. W jaki sposób mianowicie możnaby dojść do zrealizowania tej słusznej skądinąd myśli — o ile wykluczymy ewentualność importu lub utworzenia montowni albo fabryk zagranicznych w kraju. Popada przez to w sprzeczność w rozumowaniach na ten temat.

Nie trudno się domyśleć i wszyscy o tem doskonale wiemy, że głównym hamulcem motoryzacji kraju jest niesłychanie mała chłonność rynku. Bezpośrednią tego przyczyną jest znów nie co innego jak tylko w głównej mierze drożyzna samochodów. Wiadomo przecie, że nasze ceny wozów są znacznie wyższe od analogicznych cen zagranicą — mimo że zamożność i zarobki są u nas znacznie mniejsze. W tych warunkach oczywiście mowy być nie może o motoryzacji na szeroką skalę, bo na to trzeba, ażeby albo nasz ogół miał znacznie większe dochody, albo też ażeby nasze ceny wozów były znacznie niższe od obecnych i przystosowane do tutejszej zamożności. Tak długo, jak długo będzie istniała tak wielka dysproporcja pod tym względem — motoryzacja nie nastąpi, bo chcąc aby było inaczej musi się bądź podnieść znacznie dochodowość jaknajszerszych warstw ludności, bądź też zniżyć ceny wozów odpowiednio do siły nabywczej szerokiego ogółu, aby mu je udostępnić.

P. inż. S. N. przyznaje, że przemysł samochodowy nie rozwinie się u nas bez pomocy rynku lub państwa. Rynek mu tej pomocy nie udzieli, bo po obecnych cenach ogół samochodów kupować nie może. Chcąc zatem obejść się bez importu i bez zagranicznych montowni lub fabryk i oprzeć motoryzację na krajowej fabrykacji — musiałoby państwo dopłacać do każdego pojazdu pełną różnicę w cenie i pokrywać ją do czasu masowej fabrykacji. Innego sposobu obniżenia cen wozów fabrykowanych w kraju — narazie nie widzimy. Jak bowiem sam autor artykułu „Nasze możliwości motoryzacyjne" pisze, taniość wozów zagranicą wypływa z masowej ich produkcji i rozporządzania przez fabryki wielkiemi kapitałami. Nie jest to atoli jak się zdaje zadanie łatwe do rozwiązania na naszym terenie z różnych względów i wielkie pytanie czy jest wogóle do rozwiązania w naszych warunkach w ten sposób. Więc albo dopuszczenie na rynek tanich wozów zagranicznych w ten czy inny sposób — w takim razie lepiej aby te wozy wyrabiano lub choćby montowano w kraju, albo premjowanie przez państwo samochodów krajowych. Przy naszych obecnych cenach zawsze będziemy mieli taki rezultat końcowy, że sprzedaż wyniesie 2.000 wozów zamiast spodziewanych 10.000, bo będzie się zawsze obracała w bardzo niewielkiem kole nabywców. P. inż. S. N. wskazuje wprawdzie

na premjowanie, jako konieczność, lecz niechby postawił odrazu kropkę nad i — i powiedział, że jeżeli chcemy oprzeć motoryzację na własnej wytwórczości, to wyrób samochodów u nas, musi być na początku wysoko premjowany, tak wysoko, ażeby nasz odbiorca mógł otrzymać wóz taki jakiego potrzebuje — po cenie nie wyższej jak zagranicą, gdzie zamożność jest wyższa.

W każdym razie trzeba się na coś zdecydować. Stać w miejscu nie możemy, bo to byłoby rzeczą najgorszą z najgorszych. Jedną z tych dwu dróg obrać trzeba. To jedno jest bowiem pewne, że należy ruszyć z martwego punktu i że kraj powinien jaknajprędzej otrzymać dobre tanie wozy.

Na wywody autora artykułu „Nasze możliwości motoryzacyjne" zareagował p. inż. S. B. w artykule: „Ciągle jeszcze o motoryzacji", zamieszczonym w marcu b. r. w nr. nr. 79, 83 i 86 „Czasu". Pisze mianowicie, że jeśli chodzi o odpływ walut zagranicę, to przy imporcie 10—15 tysięcy samochodów rocznie rozchodziłoby się o sumę odpowiadającą importowi pomarańcz. Daje następujący obraz cen w Stanach Zjednoczonych:

> „Doskonały amerykański duży najnowocześniejszy samochód, za który obywatel amerykański płacił przed szeregiem lat około — 1.500 dolarów, czyli kilkanaście tysięcy złotych, może on dzisiaj nabyć za cenę 3.000 do 3.500 złotych, a cena eksportowa tego samego samochodu jest jeszcze niższa. A nie rozchodzi się o żadne liliputy lub samochodziki, lecz o normalne pełnowartościowe mocne wozy. Przebycie maszyną taką w ciągu dnia 400 —500 kilometrów nie stanowi żadnego wyczynu sportowego, ani dla kierowcy, ani też dla maszyny. Samochód ten nie kosztuje więcej tonn węgla dzisiaj — niż kosztował wtedy, gdy cena jego wynosiła 1500 dolarów. ...Operowanie bilansem handlowym, eksportem dumpingowym i t. p. ma swoją psychologiczną przyczynę, jest nią zżycie się z cenami samochodów na naszym rynku, będącemi unikatem swego rodzaju, gdyż są one najwyższe na całym świecie. — Jeżeli chodzi o normalne mocne wozy, a nie o wózki dobre dla miejskiej lub podmiejskiej komunikacji, ceny ich przekraczają dwu i trzykrotnie ceny miarodajne w innych państwach.
>
> Dobre, mocne, na całym świecie najpopularniejsze maszyny czterech czy pięciu przodujących marek kosztują u nas około 15.000 zł., t. j. prawie 3.000 dolarów. Za taką cenę nabywają gdzieindziej samochody miljonerzy i oczywiście samochody luksusowe najdroższych marek. U nas za cenę samochodu tej klasy buduje się dom dochodowy."

Godzi się z inż S. N. w pojęciu, że rozbudowa własnego przemysłu samochodowego jest naglącą koniecznością państwową, lecz uważa, że celu tego nie osiągniemy drogą obraną przez inż. S. N. — pełną eksperymentów i zawodów, bez korzystania z kapitałów a przedewszystkiem z niebywałych zdobyczy technicznych zagranicznych „Goljatów".

I Inż. S. B. powołuje się na przykład Niemiec, lecz w sensie odwrotnym. Twierdzi, że niemałą rolę odegrały w rozwoju niemieckiego przemysłu samochodowego montownie zagraniczne, które

> „...przechodząc stale na coraz większy odsetek produkcji krajowej, pobudzały powstawanie niemieckiego przemysłu pomocniczego, przemysłu, który słusznie określić należy jako podstawę wszelkiej motoryzacji."

Konkluduje nawet, że

> „...bez tych, tak zwalczanych u nas — „montowni", przemysł niemiecki nie mógłby marzyć o takich sukcesach w tym stosunkowo — krótkim okresie."

Na wywody p. inż. S. N., które oczywiście zasługują w zupełności na miano dziwacznych — że niema u nas kto kupować samochodów, odpowiada całkiem trafnie:

> „Cóż można powiedzieć o chłonności rynku polskiego przy tak fantastycznych cenach normalnego średniego samochodu. Jeżeli rynek ten pochłonął w 1935 roku aż 2.000 samochodów, z — których połowa kosztowała od 2 do 4 tys. dolarów, zaś druga połowa przy cenie 1 tys. dol. — nie dawała nabywcy wiele ponad miejską lub podmiejską komunikację z wszelkiemi niewygodami małej ciasnej maszyny, to czy rynek ten mógł lepiej zdać egzamin?
>
> Czy rynek nasz nie wykazał temsamem jak bardzo spragniony jest samochodu, ale oczywiście samochodu za rozsądną, a nie fantastyczną cenę? Czy pozatem benzyna musi u nas kosztować 70 groszy?
>
> A fiscus?! Gdyby cena normalnego wozu nie równała się u nas wartości ładnej willi, to i fiscus nie uważałby posiadania samochodu za kryterjum niebywałej zamożności.
>
> Któż w tych warunkach mógł przewidywać zbyt 10.000 wozów w 1935 roku? W każdym razie nie kupiectwo samochodowe, które spodziewało się nawet gorszych wyników niż 2.000 jednostek."

P. inż. S. B. popełnia jedynie ten błąd, że nie wnika w to dlaczego benzyna jest u nas droga. W Warszawie np. kosztuje na pompie 68 gr. za litr, ale z tego fiskus i samorządy zabierają aż 35.5 gr., koszt obsługi handlowej wynosi 6.5 gr. — a dopiero reszta — 26 gr. zostaje dla przemysłu naftowego.

Zbijając wywody inż. S. N. na temat naszych możliwości rynkowych w tym zakresie — mówi:

„...nie należy sobie wyobrażać, że tylko ten może sobie kupić samochód, kogo stać na zapłacenie za wóz nowy. — Tam, gdzie cena samochodów jest wprost fantastyczna, kupuje się za drogie pieniądze zdezelowanego starego grata, nadającego się gdzieindziej tylko na rozbiórkę. Gdzie jednak nowy mocny średni wóz kosztuje dajmy na to 5.000 złotych, tam za 2.000, a nawet za 1.000 zł. nabywa się bardzo jeszcze dobrą zdatną do użytku maszynę. — Przy sprzedaży 6.000 nowych samochodów w ciągu roku, — sprzedaje się 2—3 tysiące używanych, a nabywcy tych używanych samochodów partycypują w wydatku na te 6.000 nowych wozów. Czem tańszy jest samochód i czem więcej się rozpowszechnia, tem częściej posiadacz wozu zamienia go na nowy."

Inż. S. B. nie podziela zdania autora „Naszych możliwości motoryzacyjnych", że

„...pojawienie się na rynku większej ilości tanich samochodów... nietylko nie rozstrzygałoby zagadnienia rzeczywistej motoryzacji, ale odsuwałoby ją u nas na czas dłuższy."

W przeciwieństwie do tego rozumowania nie wyobraża sobie motoryzacji bez współzawodnictwa na rynku. Pisze przy tej sposobności:

„Że fabryka krajowa przy produkcji tylko 1.000—2.000 samochodów jednego typu, nawet przy znacznej subwencji państwa, nie jest w stanie sprzedawać ich tanio, doświadczyliśmy na własnej skórze. Jeżeli zdajemy sobie sprawę z tego, że nie mamy czasu, by czekać na rozkwit tej delikatnej rośliny cieplarnianej, wymagającej kilkunastu lat starannej opieki, to nie cofajmy się przed konkurencją i niechaj ona, w ciągu znacznie krótszego czasu, stworzy warunki niezbędne dla motoryzacji."

Nawiązując do czasów montowni General Motors, przypomina, że

„Ówczesna przeciętna cena — średniego, mocnego, naprawdę dobrego użytkowego samochodu wynosiła około 1.000 dolarów... Wszystko przemawia za tem, że cena ta w dolarach nie uległaby zwyżce. Przeciwnie, przy pełnym montażu, wobec obniżenia się kosztów, kształtowałaby się niżej. Jednakże nie mogłoby być mowy o pełnym montażu do — dnia dzisiejszego. W międzyczasie zwiększałby się, czy pod naciskiem władz, czy też samorzutnie, odsetek produkcji krajowej. W każdym razie dzisiaj stanowiłby on już bardzo poważną część wartości maszyny i wzrastałby stale w granicach dyktowanych przez konieczność nieprzekraczania ceny powiedzmy 6.000 do 6.500 zł. za normalny mocny samochód. Ta bowiem cena, a nie wyższa, co ciągle podkreślać należy, jest conditio sine qua non rozwoju motoryzacji w Polsce. W cenie tej mieściłaby się różnica około 1.500 złotych na wyższe koszty tych części wozu, które produkowane byłyby w kraju. Przy cenie około 6.000 zł. zaś, sprzedaż wozów byłaby tak znaczna, że różnica 1.500 zł. za krajowe części dawałaby już bardzo poważne możliwości."

Z powyższego wyjaśnienia wynika, że gdyby np. wszystkie części składowe sprowadzano z zagranicy, to cena wozu byłaby o 1.500 zł. niższa. Wynosiłaby zatem 4.000 do 5.000 zł.

A teraz na zakończenie jeszcze kilka uwag inż. S. B. Stwierdza on — tak jak i my wyżej, że przemysł samochodowy potrzebuje nabywców, których nie będzie tak długo, póki samochód będzie drogi.

„Cóż pomogą wszystkie wywody — głosi — skoro nie dają one tego, co jest najpotrzebniejsze — taniego, mocnego, odpowiedniego na nasze drogi samochodu?!"

A dalej mówi zupełnie słusznie:

„Dla motoryzacji Polski jednak najważniejsi są ci, którzy nigdy jeszcze samochodu nie mieli, bo tych jest u nas 99,3%, a posiadaczy samochodów tylko 0,07%."

Przyznaje słuszność autorowi artykułu „Na marginesie projektów przemysłu motoryzacyjnego", że „Fiat 508" nie jest właściwym dla nas typem wozu. Wyjaśnia, że podstawą motoryzacji nie są najmniejsze wozy ani różne Rolls—Roycy, lecz maszyny w cenie na świecie 5—6 tysięcy złotych. U nas — powiada

„...pragnie się za wszelką cenę stworzyć fikcję motoryzacji i podnosi się Fiata 508 czy też jakikolwiek inny wózek tej klasy do roli, której mógłby on odpowiadać tylko pod względem ceny, nigdy zaś pod względem walorów drogowych i użytkowych."

Uznaje za taki wóz Fiat 518, lecz

„...o krajowości produkcji tego modelu jednak słyszy się rozmaicie i bodaj, że produkcja ta nie bardzo odbiega od tak skądinąd zwalczanego montażu."

Nie przeczy, że można w Polsce nabyć maszynę jakiejkolwiek innej marki, lecz

„...cło wynoszące około 200 proc. ceny zakupu jest prawie prohibicyjne i ono to zabija naturalne dążenie do posiadania samochodu."

„Czas" w nr. 79 z dn. 20. III. b. r. pisze p. t. „Mówią że:"

„...w bieżącym sezonie P. Z. Inż. mają zamiar podobno zwiększyć kilkakrotnie produkcję wozów osobowych. W szczególności „pięćset — ósemek". Dotąd P. Z. Inż. produkował 3—4 sztuki dziennie. Obecnie produkcja ma wynosić kilkanaście — sztuk. W związku z tą wiadomością nasuwa się pytanie, czy P. Z. Inż. liczy na zbyt całej swej

produkcji przy dotychczasowej cenie? Przecież zdolności płatnicze społeczeństwa nie poprawiły się ostatnio! Kilkanaście sztuk dziennie, o ile ta pogłoska jest prawdziwa, — da rocznie kilka tysięcy sztuk. Jakiejś redukcji musi ulec cena dzisiejsza (5.400 zł.), aby utrzymał się popyt na te samochody!?

Z drugiej strony każda znaczniejsza obniżka ceny przez P. Z. Inż. będzie zakrawała na cud, — gdyż niedalej jak półtora miesiąca temu słyszeliśmy, że bez pomocy pięciu fabryk (czytaj: — banków państwowych w pierwszym rzędzie) — nie będzie można wogóle zniżyć ceny w najbliższym czasie. A więc może koalicja bankowo-fabryczna zawiązała się i pocichu działa bez rozgłosu i laurów? Jeżeliby ten fakt nie zagroził znów (pośrednio) koncepcjom montowni i ulg celnych, to należałoby go podkreślić z największem uznaniem!

...zbliżająca się wiosna zachęca mieszkańców stolicy do częstszych spacerów. Podobno doskonale się spaceruje na... pustej zwykle „autostradzie" im. Żwirki i Wigury. Ostatnie ciepłe dnie zaznaczyły się wzmożoną frekwencją publiczności spacerującej, która z oburzeniem odnosiła się do zrzadka i chyłkiem — przekradających się samochodów (signum temporis). Władze stanęły jednak na stanowisku, że jakkolwiek po „autostradzie" nie jeżdżą samochody, to jednak spacerowanie po niej, nie będzie tolerowane. Słusznie. Godność nazwy: „autostrada", nie może być deptana (dosłownie i w przenośni)..."

„Czas" w nr. 93 z dnia 3. IV. b. r., zamieszcza uwagi p. B. Aut. p. t. „Bez motoryzacji gospodarczej niema motoryzacji armji", poczynione na marginesie książki A. Müllera: „Hitlers motorisierte Stossarmee", ilustrujące niemieckie stosunki i wysiłki pod tym względem. Uwagi te są wielce znamienne i szczegóły w nich zawarte świadczą wymownie o bardzo rozumnem ustosunkowaniu się tam do zagadnienia motoryzacyjnego. Gdy się to czyta, to się widzi jak bardzo opłakanie przedstawia się ta sprawa u nas pod każdym względem, zarówno pod względem wysiłków jak i nastawienia do tego problemu. Uwagi te cytujemy poniżej w całości:

„Przed kilkunastoma dniami ukazała się w Paryżu rewelacyjna książka v. Müllera p. t. „Zmotoryzowana armja Hitlera". Jest to „faktomontaż" (w jęz. niem.) rzucający sporo światła na kulisy motoryzacji Rzeszy, jej podłoże militarne i gospodarcze. Obok enuncjacyj militarnych, autor omawia „szkieletowe" zagadnienia motoryzacji Rzeszy. A więc: finansowanie przemysłu, zagadnienie samowystarczalności w produkcji paliwa i sprawę drogową.

Motoryzacja armji niemieckiej jest oparta, wg. Müllera, na bardzo szeroko pojętej motoryzacji transportu i komunikacji. Umiejętna polityka gospodarcza zapewniła rządowi wpływ na ogólne wytyczne produkcji motorowej, przy jednoczesnem wybitnem jej powiększeniu. „Odrodzenie" przemysłu motorowego, nastąpiło (po kryzysie) wskutek zastosowania wielomiljonowych subsydjów kredytowych i gotówkowych. — Wyratowano wówczas m. in. upadające bądź wegetujące następujące fabryki: DKW, Horch, Wanderer i Audi. Również doraźnie wsparto zakłady BUW, NAG, Hansa i Daimler Benz. „Wsparcia" te były duże, gdyż pozwoliły na podwojenie i potrojenie wielkości zakładów prywatnych. (Nie dokonano jednak upaństwowienia tych zakładów, ani nie budowano fabryk rządowych!).

Jednocześnie zastosowano premje podatkowe i podniesiono popyt na samochody i motocykle. Fabryki odzyskały możność „prosperity".

Subsydjowanie zresztą nie ustało i trwa do dziś pod najrozmaitszemi postaciami. Obok otwartych kredytów w bankach państwa (trudno ustalić ich rozmiary), stosuje się wciąż wielkie ulgi podatkowe (np. fabryka Opla w Brandenburgu nie płaci prawie żadnych podatków), subsydja gotówkowe na: a) cele normalizacji produkcji, b) produkcję pojazdów specjalnych, c) studja nad wozem ludowym. Z tych ostatnich tytułów otrzymują zasiłki: Adler, Auto-Union (cały koncern) i inne. Oprócz tego rząd stosuje premje wywozowe dopłacając przeciętnie 400 RM do każdego eksportowanego wozu. W r. 1935 premje wyniosły 3.5 milj. RM. Wreszcie usilnie popiera się produkcję wozów poruszanych paliwem krajowem. Obok powyższych, stałych wsparć, stosuje się subsydja „ekstra". Takie otrzymał ostatnio Opel w postaci gruntu i budulca na nową fabrykę ciężarówek w Brandenburgu.

Do rzędu subsydjów można także zaliczyć zamówienia instytucyj państwowych, zakupujących większe ilości jednakowych pojazdów, po cenie nominalnej. Wreszcie najpoważniejsze subsydja otrzymują te fabryki, które obok produkcji cywilnej prowadzą produkcję tanków i wozów pancernych. Są to: Adler, BMW, NSU, KRUPP, Daimler-Benz, Vormag, a ostatnio i Opel.

Śmiało powiedzieć można, że przemysł motorowy Niemiec pobiera stosunkowo największe subwencje w całej Europie. Nie znaczy to jednak, by przemysł ten nie był samowystarczalny. Subsydja idą na doskonalenie produkcji z jednej strony i na rozbudowę produkcji specjalnej — militarnej, z drugiej. Mądrze prowadzona polityka subwencjonowania przemysłu motorowego daje jaknajlepsze efekty. — Niektóre fabryki np. Daimler-Benz i Opel, dzięki subwencjonowaniu produkcji

i „konsumcji", rozrosły się w kolosy liczące po 25 (Benz) i 12 (Opel) tysięcy robotników. Banki państwa stały się w pewnym stopniu bankami przemysłu motorowego. Można to nazwać „etatyzacją", ale polega ona wyłącznie na nadzorze nad kierunkiem produkcji (typy, cena), która musi odpowiadać celom militarnym w całej rozciągłości. — Wolna konkurencja, inicjatywa i wolność operacji finansowych przemysłu, nie zostały zmniejszone. Nie odebrano przemysłowi żadnej z cech żywotności — wiedząc, że okoliczność ta gwarantować będzie wartość tego przemysłu, jego zdrowy i potrzebny rozwój.

Obok wyżej zreferowanej pokrótce kwestji podporządkowania motoryzacji interesom obrony, opisuje Müller dążenie Niemców do autarkji w zakresie produkcji, paliwa... Jak wynika z cyfr oficjalnych, na wypadek wojny, Niemcy potrzebują 3—4 milj. ton paliwa rocznie. To też Hitler postawił w programie motoryzacyjnym punkt o wyeliminowaniu paliwa importowanego. Wysiłki Niemiec parły w dwóch kierunkach: a) rozbudowy istniejącego przemysłu naftowego (subsydja na wiercenia w 1935 r. wyniosły 5 milj. RM); b) rozbudowy przemysłu paliw rodzimych (benzol itd.). — Dziś rozporządzają Niemcy miljonem ton paliwa krajowego. Po rozwinięciu produkcji ilość ta wzrośnie dwukrotnie. Brakujące półtora miljona ton dostarczyć ma paliwo zastępcze w postaci węgla drzewnego do gazogeneratorów, koksu i t. p. W ten sposób na wypadek wojny Niemcy nie potrzebują się obawiać sankcyj naftowych.

O innych problemach poruszanych przez Müllera będziemy jeszcze pisać. Dziś chcemy podkreślić kwestję finansów autostrad niemieckich. Müller wykazuje jasno, że większość sum na budowę autostrad czerpią Niemcy z funduszów obrony i militaryzacji. Tylko mała cząstka kapitałów pochodzi z funduszów i kredytów „drogowych".

Niektóre dzienniki zamieściły następującą wiadomość, którą zaopatrzyły w charakterystyczny ale i zupełnie trafny tytuł: „Liczby, które wywołują rumieniec wstydu i lęk o nasze bezpieczeństwo":

„W „Monitorze Polskim" ogłoszony został wykaz ilości cywilnych pojazdów mechanicznych w Polsce na dzień 1 stycznia r. b. Według wykazu tego, na dzień 1 stycznia r. b. było w Polsce ogółem 34.129 pojazdów mechanicznych, czyli 1 pojazd przypadał na 979 mieszkańców.

Z liczby tej przypadało na samochody wszelkiego rodzaju 24.659 sztuk, na motocykle — 8.395 i na inne pojazdy mechaniczne — 1.075.

Poniżej podajemy zestawienie ogólnej liczby pojazdów mechanicznych w poszczególnych województwach (w nawiasie liczba samochodów w poszczególnych województwach): białostockie — 675 (407), kieleckie 1.585 (1.155), krakowskie 2.362 (1.669), lubelskie 860(624), lwowskie 2.182(1.576), łódzkie 2.855 (2.109), nowogródzkie 281 (185), poleskie 252 (187), pomorskie 3.319 (2.384), poznańskie 5.688 (4.212), śląskie 3.925 (2.567), stanisławowskie 385 (269), tarnopolskie 249 (162), warszawskie 1.832 (1.323), m. st. Warszawa 6.736 (5.238), wileńskie 518 (329), wołyńskie 425 (263).

Jak widać z powyższych liczb, najwięcej pojazdów mechanicznych liczy m. st. Warszawa. Skolei idzie woj. poznańskie, dalej śląskie, pomorskie i łódzkie. Ta sama kolejność istnieje i co do liczby samych samochodów.

Jeżeli chodzi o liczbę mieszkańców, przypadających na 1 pojazd mechaniczny, najlepszy stosunek obserwuje się również w m. st. Warszawie, a mianowicie 183 mieszkańców na 1 pojazd. W woj. pomorskiem przypada 342 mieszkańców, śląskiem — 346, poznańskiem — 388, łódzkiem — 964, natomiast w pozostałych województwach stosunek jest już znacznie gorszy. A więc: w woj. stanisławowskiem przypada na 1 pojazd mechaniczny już 4.003 mieszkańców, w woj. poleskiem 4.730, w wołyńskiem 5.169, rekord zaś bije woj. tarnopolskie z liczbą 6.715 mieszkańców na 1 pojazd mechaniczny.

Jak powiedziano wyżej, przeciętna dla całego państwa wynosi 979 mieszkańców na 1 pojazd mechaniczny.

Jeżeli chodzi o podział ogólnej liczby samochodów (nie pojazdów mechanicznych) na poszczególne kategorje — było w dniu 1 stycznia r. b. 13.862 samochodów osobowych, 4.298 dorożek, 1.499 autobusów ciężarowych, razem — jak powiedziano 24.659 samochodów w całem państwie.

Najwięcej samochodów osobowych ma woj. poznańskie 2.638 oraz m. st. Warszawa — 2.197, najmniej woj. nowogródzkie — 105 i tarnopolskie — 121.

Najwięcej dorożek samochodowych ma m. st. Warszawa — 1.787 oraz woj. poznańskie — 579, najmniej woj. tarnopolskie — 14 i poleskie — 19.

Najwięcej autobusów liczy m. st. Warszawa — 220 i woj. poznańskie — 193, najmniej woj. tarnopolskie — 8 i poleskie — 14.

Najwięcej samochodów ciężarowych liczy również m. st. Warszawa — 1.034 i woj. poznańskie — 802, najmniej woj. tarnopolskie — 19 i wołyńskie oraz stanisławowskie — po 26.

Najwięcej motocykli jest w woj. poznańskiem — 1.330, m. st. Warszawie — 1.300 i woj. śląskiem — 1.243, najmniej w woj. poleskiem — 54 oraz nowogródzkiem i tarnopolskiem — po 77.

Innych pojazdów mechanicznych (cysterny, pożarnicze, traktory itp.) jest najwięcej w m. st. Warszawie — 198, woj. poznań-

skiem — 146 i śląskiem — 115, najmniej w wileńskiem — 0.

W ciągu półrocza, zakończonego dn. 1 stycznia r. b., ogólny ubytek pojazdów mechanicznych w Polsce wyniósł 2,6 proc. Największy ubytek zanotowano w woj. nowogródzkiem — 15,9 proc. stanu z połowy r. ub., tarnopolskiem — 15,6 proc., stanisławowskiem — 15,0 proc., wileńskiem — 11,5 proc., m. st. Warszawie — 10,0 proc.

Wzrosła liczba pojazdów mechanicznych tylko w woj. kieleckiem — o 7,2 proc., poznańskiem o 4,4 proc., poleskiem o 2,8 proc. i pomorskiem o 1,2 proc.

Jeżeli chodzi o poszczególne kategorje pojazdów mechanicznych to w ciągu wspomnianego półrocza zanotowano ubytek liczby samochodów osobowych o 4 proc., dorożek o 1,7 proc., autobusów o 1,4 proc. i motocykli o 4,4 proc.

Liczba samochodów ciężarowych wzrosła o 2,4 proc., liczba zaś innych pojazdów o 2,5 proc. Liczby te dotyczą całego kraju."

W sprawie tej zamieszcza na łamach „Codziennej Gazety Handlowej" — nr. 81, 5—6. IV. b. r. — p. St. Misiakowski następujące wprawdzie cierpkie — ale nie pozbawione słuszności uwagi:

„Cyfry powyższe muszą wywołać rumieńce wstydu u każdego myślącego obywatela. Zastanawia przytem nietylko opłakany stan naszej motoryzacji, ale i stale występujący proces dalszej demotoryzacji. Śmiało można stwierdzić, że o ile pod względem ilości pojazdów mechanicznych Polska zajmuje wśród państw europejskich jedno z ostatnich miejsc, wyprzedzając tylko Albanję, to pod względem postępu w demotoryzacji jesteśmy niewątpliwie unikatem na świecie. Wszędzie bowiem dawno już zrozumiano znaczenie pojazdu mechanicznego i wszędzie podjęto już energiczną akcję w kierunku rozwoju motoryzacji — jedyny i smutny wyjątek stanowi, niestety, Polska, pretendująca do roli mocarstwa w Europie.

Wszędzie też zagranicą pojazdy mechaniczne cieszą się specjalną opieką i poparciem, a posiadacz pojazdu korzysta z całego szeregu ulg i przywilejów. I pod tym względem Polska stanowi unikat na świecie. Bo gdy zagranicą wszystkie rządy energicznie i przeróżnemi sposobami popierają rozwój motoryzacji, tylko w Polsce jest wręcz odwrotnie: na właścicieli pojazdów mechanicznych nakłada się nowe, znacznie zwiększone opłaty i wymaga się wypełniania nowych, niesłychanie skomplikowanych, formalności biurokratycznych, jak gdyby nie było dosyć dotychczas opłat i utrudnień administracyjnych. Dowodem tego nagłe i niczem nieuzasadnione cofnięcie od 1 kwietnia b. r. dotychczasowych ulg, wynoszących 60% przy opłacaniu państwowego funduszu drogowego, ulg, z jakich korzystali od szeregu lat właściciele pojazdów produkcji krajowej. W tych warunkach nie może być, rzecz oczywista, mowy o jakimkolwiek rozwoju motoryzacji kraju, przeciwnie — musi, jako konsekwentny wynik takiego ustosunkowania się władz, następować dalsza demotoryzacja, dalsze ogołacanie kraju z samochodów, autobusów i motocykli.

Trzeba sobie też uprzytomnić, że cyfry, ogłoszone w Monitorze, nie odzwierciadlają w pełni katastrofalnego stanu motoryzacji polskiej, gdyż podają tylko ilość zarejestrowanych pojazdów, a nie mówią nic o tem, w jakim stanie te wozy się znajdują. A wiadomo powszechnie, że stan naszego taboru motoryzacyjnego jest opłakany: około 60% kursujących w Polsce pojazdów mechanicznych — to stare zniszczone gruchoty, które dawno już powinny być wycofane z obiegu.

Po dniu 1 kwietnia b. r., gdy liczni posiadacze wozów będą zmuszeni płacić zamiast 40 proc. pełne 100 proc. opłat na rzecz państwowego funduszu drogowego, rozkładowy proces demotoryzacji kraju przyjmie niewątpliwie jeszcze silniejsze tempo.

Chyba — że władze nareszcie zawrócą z dotychczasowej błędnej drogi i przystąpią do energicznej akcji popierania motoryzacji. akcji, która przedewszystkiem wyrazi się w przyznaniu niezbędnych ulg i ułatwień dla posiadaczy, a zwłaszcza dla nowonabywców pojazdów mechanicznych."

P. dr Jan Blum w artykule „Motoryzację zabiły wysokie cła", wydrukowanym w lwowskim „Dzienniku Polskim" — nr. 89 z dn. 29. III. b. r. podaje wysokość cła samochodowego:

„Główną przyczyną stronienia społeczeństwa od kupna samochodu jest przedewszystkiem wysoka ich cena, spowodowana wygórowanem w stosunku do ich wartości cłem, następnie wysokie podatki, pobierane i od samochodu (Fundusz Drogowy) i od jego właścicieli tytułem podatku dochodowego. Co się tyczy cła, to sprawa przedstawia się w istocie w sposób następujący: wedle polskiej taryfy celnej cło od samochodu obliczane jest — jak przy żadnym innym artykule — w dwójnasób t. j. i od wagi i od wartości, przyczem stawki są mimo obniżenia ich przed dwoma laty w konwencji z Anglją, jeszcze zawsze horendalnie wysokie. Przytem są stawki te bardzo zróżniczkowane pod względem ilości cylindrów silnika oraz jego pojemności. Dla przykładu weźmy odpowiadający naszym warunkom przeciętny samochód osobowy 4-cylindrowy, o pojemności cylindrów od 1/4 do 1/7 litra, wagi około 1.000 kg. Samochód taki np. pochodzenia niemieckiego, marki „Adler" kosztuje obecnie loco granica, a więc bez cła, około zł. 3.000. Stawka wynosi przy takim wozie zł. 65.— od 100 kg. wagi, plus 25% od war-

tości, przyczem jednak za wartość przyjmuje Urząd celny nie cenę prawdziwą, lecz cenę detaliczną wozu w kraju pochodzenia! Ponieważ cena detaliczna w kraju pochodzenia jest z reguły dwa razy większa, niż cena eksportowa, stawka obliczona od wartości stanowi nie 25%, lecz de facto 50% ceny! Cło od takiego samochodu wynosi zatem: od wagi (65.— od 100 kg.) zł. 650 plus od wartości (25% od 6.000.—) zł. 1.500, razem zł. 2.150; do tego dochodzi 10% dodatek tytułem opłaty manip. zł. 215.— oraz opłata manip. w Min. Przem. i Handlu, wpłacona za pozwolenie przywozu zł. 100.—, razem zł. 2.465."

Przytacza następnie wysokość cła pobieranego przez Rumunję:

„Wedle wzoru rumuńskiego cło od samochodu wartości np. 3.000 zł. wynosiłoby u nas 360 zł., samochód łącznie z cłem kosztowałby wówczas 3.360 zł., co jest już ceną osiągalną dla niejednego kupca, przemysłowca, lekarza, ajenta i t. d."

W tymże samym nr. znajdujemy następującą notatkę:

„Pierwsze dni kwietnia przyniosą bez wątpienia wyjaśnienie sytuacji motoryzacyjnej na co oczekują z taką niecierpliwością i kupcy samochodowi i ewentualni nabywcy. Nie trzeba jednak zapominać, że jeśliby nawet podpisano umowy montowniane to na rynku polskim nie nastąpi żadna natychmiastowa poprawa. W najlepszym wypadku produkty montowni ukażą się w połowie lata lub jesienią. Kto liczy na zniżkę cen ten, albo będzie umiał czekać do tego czasu, albo nabędzie maszynę po cenie obecnej."

ZAGRANICA

Sytuacja rynkowa zagranicą

Sądząc po zapasach w tygodniu kończącym się 15. II. b. r. — zużycie benzyny spadło ponownie. Zapasy rafineryjne wzrosły o 1,764.000 baryłek i wynosiły 40,587.000 baryłek. Całość zapasów wzrosła w tym tygodniu o 2,734.000 baryłek. Od początku roku bieżącego do połowy lutego b. r. zapasy wzrosły ogółem o około 12,000.000 baryłek. W tym samym czasie zapasy oleju gazowego i oleju pędnego zmniejszyły się o 2,680.000 baryłek — mimo dużej aktywności rafineryj.

W Kalifornji przystąpiono do dalszego ograniczenia produkcji. W czasie od 8—15 II. b. r. przeciętna dzienna produkcja wynosiła tam 585.000 baryłek, czyli o około 39.000 baryłek mniej, niż w tygodniu poprzednim. Po wprowadzeniu ograniczeń przeciętna dzienna produkcja kalifornijska uległa zmniejszeniu o 100.000 baryłek. W tym okresie całość produkcji Stanów Zjednoczonych wynosiła 2,774.250 baryłek dziennie. Podniosła się zatem o 10.500 baryłek głównie wskutek znacznego wzrostu produkcji w Stanie Oklahoma.

W powyższym czasie ceny benzyny na rynkach Mid Continent'u utrzymały się — pomimo dość znacznych zapasów. W cenach olejów pędnych nie zaszły żadne zmiany — mimo widocznych tendencyj zwyżkowych. Również ceny nafty pozostały niezmienione. Zaledwie nieznaczne zmiany należy zanotować w cenach smarów.

Dowodem świadczącym o pomyślnej sytuacji panującej na rynkach amerykańskich były ceny eksportowe, które się utrzymały — mimo małego zapotrzebowania i znacznego spadku cen rumuńskich.

Ceny na rynkach rumuńskich kształtowały się następująco: benzyna lekka — 44/6 sh, ciężka — 31/6—32/6 — sh za tonnę. Ceny innych produktów kształtowały się jeszcze gorzej, z wyjątkiem cen oleju pędnego, które wykazywały tendencję do ustalenia się.

Wobec spodziewanego większego zapotrzebowania na benzynę i pod wpływem ożywienia na rynkach naftowych — nastąpić musiał zarówno wzrost produkcji surowca naftowego, jak i wytwórczości rafineryjnej. Przed rokiem produkcja 2,750.000 baryłek dziennie uważana była za nadmiernie wysoką. Obecnie poziom ten uchodzi za zupełnie normalny. Z tego też powodu produkcja od szeregu miesięcy utrzymuje się na tej wysokości.

Zapotrzebowanie na marzec b. r. obliczano na 2,730.000 baryłek dziennie. Równało się to przeciętnej dziennej produkcji. Oznaczałoby to w stosunku do lutego wzrost o 90.800 baryłek. Ponieważ jednak normalnie marzec pod względem zapotrzebowania nie różni się od lutego, więc obliczenie to opiera się jedynie na przypuszczeniach. Nadwyżka ta może być pokryta z nagromadzonych zimą zapasów, bez uciekania się do podniesienia produkcji.

W tygodniu kończącym się 22. II. b. r. nastąpił wzrost zapasów benzyny z 67,435.000 na 69,353.000 baryłek. W ten sposób ustalony na koniec lutego b. r. poziom zapasów przekroczony został o przeszło 2,000.000 baryłek.

Dnia 26. II. b. r. niektóre firmy ze Standardem Oil Company of California na czele — podwyższyły cenę ropy, z wyłączeniem jednakże niektórych miejscowości.

W czasie od 15—22. II. b. r. przeciętna dzienna ropna produkcja kalifornijska wynosiła 572.000 baryłek.

Poprawa sytuacji w Kalifornji ma duże znaczenie. Lecz z drugiej strony podniosła się znacznie produkcja Oklahomy i Luiziany.

Ekspedycje do rafineryj wynosiły w powyższym okresie łącznie 2,850.000 baryłek dziennie, t. j.

85.000 baryłek więcej niż w tygodniu poprzednim. Wzrost ten nastąpił prawdopodobnie wskutek zwiększonego zapotrzebowania na olej pędny.

Na rynkach Mid Continent'u spadły w odnośnym okresie ceny benzyny gatunków gorszych pod wpływem zmniejszonego popytu. Cena nafty wynosiła $3^3/_8$ ct. za gallon. Olej pędny zwyżkował o 0.05 dol. na baryłce. W cenach olejów smarowych nie zaszły żadne zmiany.

Na rynkach rumuńskich sytuacja uległa pewnej zmianie na lepsze. Transakcje nieco się ożywiły, co jednakże nie znalazło wyrazu w cenach.

W tygodniu kończącym się 29 lutego b. r. spadła nieco produkcja Stanów Zjednoczonych i wynosiła w odnośnym tygodniu 2,774.700 baryłek przeciętnie dziennie. Zapasy benzyny w rafinerjach wzrosły o 1,927.000 baryłek i wynosiły 44,865.000 baryłek. Całość zapasów benzyny powiększyła się o 2,231.000 baryłek i wynosiła 71,584.000 baryłek. Zapasy zatem przekroczyły poziom przewidywany na koniec marca b. r. o 2,500.000 baryłek. W odnośnym tygodniu przerabiały rafinerje przeciętnie 2,870.000 baryłek ropy dziennie. Takiego zwiększenia przeróbki rafineryjnej nie usprawiedliwiał nawet fakt zmniejszenia się równocześnie zapasów oleju pędnego, które obniżyły się o 730.000 baryłek, t. j. na 95,856.000 baryłek.

Zapasy te znajdują się w przeważnej części w posiadaniu większych firm, które mogą powstrzymać się od rzucania ich na rynek w znaczniejszych ilościach. Nagromadzenie tak znacznych zapasów nastąpiło poczęści wskutek trudności transportowych — zwłaszcza drogą wodną.

Wskutek niekorzystnych warunków atmosferycznych nastąpiły w tym czasie na rynkach Mid Continent'u nieznaczne zmiany. Nienajlepsza była w dalszym ciągu sytuacja rynkowa benzyny, zwłaszcza jeśli chodzi o jej cenę. Cena nafty utrzymała się na poziomie niezmienionym, co wskazuje na jej stałość. Wpłynął na to brak olejów pędnych, które zastępowano naftą. Poziom cen oleju gazowego uważany był za dobry i wykazywał również charakter stały.

Na rynkach Golfu nie zanotowano żadnych zmian. Pomimo znacznej zniżki cen rumuńskich przemysł amerykański nie podjął żadnych kroków dla podniesienia cen, gdyż uważał ją za przejściową. Ceny wyższych gatunków olejów smarowych nieco zwyżkowały, podczas gdy inne pozostały niezmienione.

Na rynkach rumuńskich nastąpiła nieznaczna poprawa. Cena benzyny lekkiej miała w porównaniu z okresem poprzednim — tendencję mocniejszą. W lutym b. r. eksport rumuński był nieznaczny zarówno wskutek zmniejszonych zakupów włoskich jak i wskutek ograniczonej żeglugi na Dunaju.

W Stanach Zjednoczonych liczą na rekordowy wzrost zużycia benzyny w roku 1936. Rachuby te opierają na oczekiwanej znacznie zwiększonej sprzedaży samochodów w roku bieżącym. W styczniu b. r. sprzedano tam 367.252 nowych wozów. Nieco zatem mniej niż w grudniu ub. r., lecz zato przeszło 25% więcej niż w styczniu ub. r.

W porównaniu ze styczniem ub. r., zużycie benzyny wzrosło w styczniu b. r. o około 16%, eksport zaś przewyższał zeszłoroczny o około 21%. Spotrzebowano zatem w styczniu b. r. w przecięciu o około 16.4% więcej, aniżeli w tym samym miesiącu ub. r. Sądzą, że następne miesiące będą jeszcze lepsze i przyniosą znacznie większy wzrost spożycia.

W tygodniu kończącym się 7 marca b. r. ekspedycje do rafineryj wynosiły 2,725.000 baryłek dziennie, t. j. o 135.000 baryłek mniej, niż w tygodniu poprzednim. Zapasy benzyny w rafinerjach wzrosły w tym okresie wszystkiego o 268.000 baryłek. Całość zapasów benzyny w odnośnym czasokresie wynosiła 72,281.000 baryłek, czyli o 697.000 baryłek więcej, niż poprzednio. Zapasy oleju gazowego i oleju pędnego uległy dalszemu zmniejszeniu i obniżyły się w czasie od dnia 29. II. do 7. III. b. r. z 96,731.000 na 95,880.000 baryłek.

Wskutek zapanowania pomyślnej sytuacji na rynkach kalifornijskich, Standard Oil of California rozszerzył podwyżkę ceny ropy na pozostałe kopalnie. Wystąpił również z inicjatywą opracowania programu, któryby zapewnił normalne warunki sprzedaży na rynkach Pacyfiku. Inicjatywa ta spotkała się z przychylnem przyjęciem.

Pod wpływem zwiększonego zapotrzebowania cena benzyny 63—70 oct. na rynkach Mid Continent'u, która niedawno spadła z $6^1/_8$ na 6 ct. za gallon, powróciła do poprzedniego poziomu. W cenie nafty nie zanotowano żadnych zmian. Naftę 41—43 „water-white" notowano po $4^1/_8$ ct. za gallon. Również ustaliły się i nie uległy żadnym zmianom ceny oleju pędnego i ceny smarów.

Na rynkach Golfu, mimo nielicznych transakcyj w odnośnym tygodniu, panowała tendencja o charakterze stałym. Perspektywy eksportowe kształtowały się pomyślnie.

Na rynkach rumuńskich ceny wzrosły pod wpływem zakupów niemieckich. Benzynę lekką notowano po 56/— sh za tonnę, podczas gdy w tygodniu poprzednim notowano ją po 46/— do 47/— sh za tonnę. W ostatnich jednak dniach tygodnia kończącego się 7. III. b. r. ceny benzyny nieco spadły wskutek zmniejszonego zapotrzebowania. W tym czasie notowano benzynę lekką po 53/6 sh, ciężką po 33/— sh za tonnę. Znaczna część pozostałych produktów zwyżkowała.

Pomimo zbliżającego się znacznie lepszego sezonu, nie można powiedzieć, ażeby przemysł naftowy Stanów Zjednoczonych, znalazł się już poza obrębem wszelkiego niebezpieczeństwa, poczęści wskutek niekorzystnych ostatnio warunków atmosferycznych. Przeładowanie rynku nadmiernemi zapasami benzyny grozi mu fatalnemi następstwami. Z obawy o przyszłość kładzie się tam bardzo silny nacisk na konieczność ograniczenia produkcji, gdyż poziom produkcji ropy naftowej ma decydujące znaczenie dla sytuacji rynkowej. Gdyby produkcja ta miała jeszcze przez kilka tygodni utrzymywać się na poziomie z ostatnich paru miesięcy, to przyszłość rysowałaby się niepewnie i pozostawiałaby bardzo wiele do życzenia.

Chociaż sytuacja rynkowa nabiera z przyczyn wyżej wskazanych — wyglądu niepokojącego, to jednak wytwórczość rafineryjna nie zdradza żadnych skłonności do zmniejszania się. W tygodniu kończącym się 14. III. b. r. dzienne dostawy do rafineryj wynosiły przeciętnie 2,815.000 baryłek. Oznacza to nowy wzrost, wyekspedjowano bowiem o 90.000 baryłek więcej, niż w tygodniu poprzednim. Mimo, że zapotrzebowanie rynkowe było w odnośnym czasie większe, zapasy benzyny w rafinerjach podniosły się ponownie o 1,136.000 baryłek, to znaczy na 46,269.000 baryłek. Całość zapasów benzyny wzrosła z 72,281.000 na 72,722.000 baryłek. Jak tak dalej pójdzie, to zapasy benzyny wyniosą wkrótce 75,000.000 baryłek, podczas gdy przewidywano je na koniec marca b. r. w wysokości 66,000.000 baryłek. Ograniczenie produkcji surowca ma temu właśnie zapobiec.

Niekorzystnie kształtowała się również sytuacja w obrębie pól naftowych Rodessa, gdzie obecnie produkcja wynosi coprawda zaledwie 40.000 baryłek dziennie, ale podnosi się stale w miarę nowych wierceń. Wzrost ten nie może być zahamowany, ponieważ Stan Luiziana nie rozporządza żadnemi środkami, któreby regulowały automatycznie produkcję. Jak dotąd nie zanosi się tam na zawarcie porozumienia, któreby regulowało produkcję. Przypuszczalnie zatem produkcja tamtejsza osiągnie w ciągu kilku miesięcy wysokość 100.000 baryłek dziennie.

W czasie od 8—14. III. b. r. cena benzyny utrzymała się na rynkach Mid Continent'u na poziomie z poprzedniego tygodnia. Popyt był wciąż ograniczony. Zapasy nafty były stosunkowo niewielkie, a popyt na nią dość znaczny, wskutek czego w cenie jej nie zaszły w odnośnym czasie żadne zmiany. Ceny oleju pędnego i gazowego utrzymały się mimo niewielkiego zainteresowania.

Na rynkach Golfu warunki panujące od kilku tygodni — zaczęły się zmieniać. Ceny nie wykazywały żadnych zmian wskutek tego, że sezon wiosenny nie dał się jeszcze odczuć. Sytuacja na rynkach rumuńskich nie wykazuje żadnych zdecydowanych tendencyj. Niemniej jednak po kilkudniowej zniżce, wzrosły ceny lekkiej benzyny. Ceny eksportowe rumuńskiej benzyny przedstawiają się następująco: benzyna lekka — 53/— sh, ciężka — 35/— sh za tonnę.

W związku z panującemi na Mid Continencie warunkami — kilka małych rafineryj zmniejszyło wytwórczość, ponieważ jednak pozostałe zwiększyły ją, zatem stan wytwórczości rafineryjnej naogół nie uległ zmianie. W tygodniu kończącym się 21. III. b. r. dzienne ekspedycje do rafineryj wynosiły przeciętnie 2,815.000 baryłek, podczas gdy produkcja ropy wzrosła z 2,808.000 na 2,835.000 baryłek dziennie. Wobec zbliżającego się ożywienia sezonowego niema jednak znaczenia fakt przekroczenia przez rafinerje wyznaczonych kontyngentów przeróbczych jak również mniejsze spożycie w tygodniach poprzednich.

Biuro Górnicze przewiduje, że kwiecień b. r. pochłonie benzyny 38,680.000 baryłek, t. zn. o 6% więcej, niż w analogicznym miesiącu w roku 1935. Przyjmując tę ilość benzyny za podstawę — biuro to określiło wysokość produkcji ropnej na kwiecień b. r. na 2,797.000 baryłek dziennie.

Wciąż bardzo niepokojąco przedstawia się sytuacja w zapasach benzyny. W dniu 21. III. b. r. rafineryjne zapasy benzyny wynosiły 46,532.000 baryłek. Oznacza to w stosunku do poprzedniego tygodnia dalszy wzrost o 263.000 baryłek. Całość zapasów benzyny wynosiła w powyższym dniu 73,157.000 baryłek, czyli więcej o 435.000 baryłek, niż w końcu poprzedniego tygodnia.

Natomiast stan zapasów surowca naftowego przedstawia się od kilku tygodni zupełnie zadawalająco. Również zmniejszyły się ponownie zapasy oleju pędnego i gazowego i wynosiły dnia 21. III. b. r. 95,378.000 baryłek, t. j. o 484.000 baryłek mniej, niż w poprzednim tygodniu. Od dnia 11. I. b. r. t. j. od dnia, w którym zmieniono sposób obliczania zapasów — zapasy oleju pędnego i gazowego zmniejszyły się w Stanach Zjednoczonych o 10,737.000 baryłek. Równocześnie jednak wzrosły zapasy benzyny mniej więcej tak samo — bo o 10,000.000 baryłek.

Biuro Górnicze jest zdania, że jeśli zapotrzebowanie na olej pędny będzie nadal rosło, to niebawem posiądzie on na rynkach naftowych dominujące znaczenie. W każdym razie na rynkach Mid Continent'u produkt ten cieszy się dużym popytem i dzięki temu znajduje się on w dobrej sytuacji. Nafty na tych rynkach jest stosunkowo niewiele, wskutek czego cena jej ciągle idzie wgórę.

Na rynkach Golfu w tygodniu kończącym się 21. III. b. r. nie zanotowano żadnych zmian. Ceny utrzymywały się na poprzednim poziomie.

Na rynkach rumuńskich przejawia się pewne uspokojenie. Notowania benzyny i nafty lekko zniżkowe. Natomiast ceny oleju gazowego i pędnego pozostały bez zmian.

W marcu i z początkiem kwietnia b. r. ceny rumuńskie kształtowały się następująco w sh złotych fob Constanza:

5. III. — benzyna lekka 46/6 sh, benzyna ciężka 30/6 sh, nafta 23/6 sh, olej gazowy 22/— sh — za tonnę. 12. III. — benzyna lekka 53/6 sh, benzyna ciężka 33/— sh, nafta 24/6 sh, olej gazowy 24/— sh — za tonnę. 19. III. — benzyna lekka 53/— sh, benzyna ciężka 33/— sh, nafta 24/6 sh, olej gazowy 24/6 sh — za tonnę. 26. III. — benzyna lekka 53/6 sh, benzyna ciężka 33/— sh, nafta 24/— sh, olej gazowy 25/— sh — za tonnę. 2. IV. — benzyna lekka 52/— sh, benzyna ciężka 33/— sh, nafta 24/— sh, olej gazowy 25/— sh — za tonnę.

Sowiecki program naftowy na rok 1936.

W Sowietach ogłoszono już plan robót na rok bieżący, które mają być przeprowadzone w celu dalszej rozbudowy przemysłu naftowego. Jak było do przewidzenia, projektowane tam jest w porównaniu z latami poprzedniemi — znaczne wzmożenie aktywności w powyższym celu, we wszystkich gałęziach przemysłu.

Potrzeby kraju stają się coraz większe i naglące, tak, że czynniki kompetentne dążą z całą energją do zrealizowania planowanych robót w całej rozciągłości.

Tegoroczny plan robót odznacza się tem przedewszystkiem, że w porównaniu z latami poprzedniemi, przedstawia się o wiele bardziej realnie, i że przewidywane rezultaty mogą być rzeczywiście w praktyce osiągnięte. Niema jednak żadnej pewności, czy przemysł naftowy pokona znaczne trudności techniczne i wszelkie inne, z któremi obecnie się boryka.

Produkcja ropy naftowej przewidziana została na rok 1936 w wysokości 28.4 miljona tonn, a łącznie z gazową w wysokości 30 miljonów tonn. Ponieważ produkcja ropy naftowej osiągnęła w roku ub. poziom 25,46 milj. tonn, a razem z gazową — 26,77 milj. tonn, zatem oznaczałoby to wzrost produkcji w roku bieżącym o 11.5% w stosunku do r. ub. Gdy się jednakowoż porówna tegoroczny plan naftowy z zeszłorocznym, to nie znajdzie się między niemi najmniejszej różnicy. Zasadniczo zatem rozpoczyna sowiecki przemysł naftowy realizację poraz wtóry zeszłorocznego planu produkcyjnego. Program tegoroczny wprowadza rewizję drugiej „piatiletki", która przewidywała produkcję na rok czwarty, t. j. na rok bieżący — w wysokości 53 milj. tonn.

Największe nadzieje pokłada się tam w okręgu bakińskim, którego planowana produkcja miałaby wynosić 22,2 milj. tonn, t. j. o 7% więcej, niż w r. ub., co dałoby 80% całości tamtejszej przewidywanej produkcji. W okręgu Groznyj przewidywany jest wzrost wydobycia zaledwie o 2% — z 3,28 na 3,35 milj. tonn. W pozostałych okręgach produkcja ma być podwojona, a zatem podniesiona z 1,43 na 2,85 milj. tonn. W ten sposób produkcja tych okręgów podniosłaby się w stosunku do całości produkcji sowieckiej z 5,6% ponad 10%.

Duże zmiany przewidywane są w wytwórczości przemysłu rafineryjnego, który ma przerobić w roku bieżącym o 17% więcej surowca — niż w r. ub., t. j. 25,1 milj. tonn.

Wytwórczość benzyny podwyższona ma być z 3,09 na 3,92 milj. tonn, czyli o 27%. Dla nafty świetlnej przewidywany jest 13% wzrost, a zatem z 4,92 na 5,56 milj. tonn.

Cyfrowo przedstawia się planowana produkcja w porównaniu z zeszłoroczną — następująco:

	Wyniki osiągnięte w 1935 r.	Wyniki spodziewane w 1936 r.	Różnica w %
Ogólna produkcja	25.464.100	28.400.000	12
w tem: Baku	20.747.600	22.200.000	7
Groznyj	3.284.100	3.350.000	2
Inne pola	1.432.200	2.850.000	99
Przeróbka w rafinerjach	21.452.900	25.100.000	17
Produkcja benzyny	3.086.600	3.920.000	27
Produkcja nafty	4.920.400	5.560.000	13

Wszystkie wysiłki zmierzają do zrealizowania przygotowanego programu naftowego. Do budżetu wstawiono sumę miljarda rubli na rozbudowę przemysłu naftowego. Znaczna część tej sumy przeznaczona jest na eksploatację nowych terenów i na wzmożenie wierceń na starych terenach. Podczas gdy w roku ub. planowano odwiercenie 1,580.000 metrów, to obecnie cyfrę tę podwyższono do 2,150.000 m, co przy przeciętnej głębokości 800 m na szyb — dałoby poważną liczbę — 2.690 nowych otworów. Pozostała część powyższej sumy ma być użyta na cele fabryczne i na budowę rurociągów.

Najbliższa przyszłość pokaże czy te wszystkie usiłowania doprowadzą do zamierzonego celu. Niemniej jednak nawet przy najbardziej sprzyjających okolicznościach nie należy oczekiwać, ażeby realizacja powyższego programu mogła wpłynąć w jakimkolwiek stopniu na sytuację na międzynarodowych rynkach naftowych, gdyż wyłącznie tylko wzgląd na potrzeby wewnętrzno-krajowe zmusza Sowiety do podnoszenia produkcji naftowej.

Wedle dziennika „Za Industrijalizaciju" niewykonanie planu naftowego w ostatnich 4 latach, przy równoczesnem zrealizowaniu programu budowy traktorów i samochodów — paraliżowało działalność innych gałęzi przemysłu, mimo mniejszego zużycia przetworów naftowych przez pozostałych konsumentów. Już jesienne prace przemysłowe nie zostały zupełnie wykonane wskutek braku odpowiedniej ilości ligroiny. Wyżej wymieniony plan robót naftowych na rok bieżący jest minimalny zarówno z punktu widzenia możliwości produkcyjnych jak i potrzeb wewnętrzno-krajowych.

Jest zatem rzecza zupełnie pewną, że wzrost produkcji pójdzie w całości na wewnętrzne potrzeby rynkowe. W końcu jest też bardzo prawdopodobne, że eksport sowiecki, i tak już obecnie zmniejszony, będzie musiał być w dalszym ciągu ograniczony na rzecz rynku wewnętrznego.

WIADOMOŚCI PRAWNE

Sposób obliczania podatku dochodowego od uposażeń. O ile pracodawca opłaca podatek dochodowy za pracownika z własnych funduszów, to ma on być obliczany następująco: Przypuśćmy, że miesięczne wynagrodzenie pracownika wynosi kwotę zł. 500.—. Miarodajna stopa dla obliczenia podatku od tej kwoty — jest 6,2%. Aby obliczyć kwotę podatku należy zarobek t. j. w tym wypadku zł. 500.— pomnożyć przez 100 a następnie iloczyn t. j. 50.000 podzielić przez różnicę pomiędzy liczbą 100 a właściwą dla danego wypadku stopą procentową, t. j. przez 93,8 (100—6,2 = 93,8). Rachunek zatem przedstawia się następująco: 50.000 : 93,8 = 533,05. Kwotę podatku

otrzymuje się bądź przez pomnożenie kwoty 533.05 przez stopę podatkową 6,2% (533.05 × 6,2% = 33.05), bądź też, co jest łatwiejsze przez odjęcie od sumy 533.05 kwoty wynagrodzenia t. j. zł. 500.— (533.05 — 500.— = 33.05). Podstawą wymiaru podatku opłacanego przez pracodawcę z własnych funduszów jest w podanym przykładzie kwota zł. 533.05, gdyż kwota podatku, wynosząca zł. 33.05 odjęta od podstawy wymiaru daje wynagrodzenie rzeczywiste wynoszące zł. 500.—.

Przy obliczaniu podatku od uposażeń służbowych za okresy czasu nieregularne należy stosować następujące zasady.

Przy wypłatach uskutecznianych dziennie stopę podatkową ustala się przez pomnożenie zarobku dziennego przez 300 dni na podstawie okólnika Ministerstwa Skarbu z dnia 27. XI. 1931 r. L. D. V. 1285/2/31.

Przy wypłatach tygodniowych mnożnik wynosi 52, zaś przy wypłatach dekadowych 36.

Gdy natomiast wynagrodzenie wypłacane jest za okres miesięczny, wówczas, bez względu na to, w jakim okresie czasu dana praca została wykonana, mnożnikiem dla ustalenia stopy podatkowej jest liczba 12 (okólnik Ministerstwa Skarbu z dnia 2. V. 1933 r. L. D. VI. 20231/2/33).

Odnośnie do wynagrodzenia za godziny nadliczbowe należy odróżnić: 1) czy praca w godzinach nadliczbowych ma miejsce każdego miesiąca, a więc stale się powtarza; 2) czy ma ona miejsce od czasu do czasu t. j. wykonywana jest sporadycznie.

W pierwszym wypadku wynagrodzenie za godziny nadliczbowe dolicza się do płacy zasadniczej i ustala się stopę podatkową w drodze zwyczajnej. W drugim natomiast wypadku wynagrodzenie dodatkowe dolicza się do sumy zarobku rocznego i ustala się stopę procentową podatku (okólnik Ministerstwa Skarbu z 6. XI. 1928 r. L. D. V. 4469/2/28).

Obniżenie składek za ubezpieczenie od wypadków w zatrudnieniu i chorób zawodowych. W Dz. U. R. P. z dn. 29. II. 1936 r. nr. 15, poz. 42 ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Opieki Społecznej w powyższym przedmiocie. Na mocy tego rozporządzenia obniżona została jednostka taryfowa dla ubezpieczenia od wypadków i chorób z dotychczasowej 0.06 na 0.055. Uległy zatem obniżce składki z tytułu ubezpieczenia od wypadków. § 3 rozporządzenia z dn. 30. XII. 1933 r. (Dz. U. R. P. z 1934 r. nr. 1, poz. 2) otrzymał brzmienie: „Wysokość składki, wyrażoną w procencie zarobku, stanowi iloczyn liczby, oznaczającej właściwą klasę niebezpieczeństwa, i jednostki taryfowej, zaokrąglony wzwyż do drugiego znaku dziesiętnego". Utrzymany został stały dodatek w wysokości 0.3% zarobku niezależnie od klasy niebezpieczeństwa. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1. II. 1936 r.

Poniżej zamieszczamy tabelę składek dla kategorji VI. i VII. od 18—40 klasy niebezpieczeństwa, pod które podpada przemysł naftowy.

Wysokość składek w poszczególnych klasach niebezpieczeństwa kategorji VI. i VII.

Kategorja VI.

Klasa niebezpiecz.	Składka bez dodatku jednolitego	Składka z dodatkiem jednolitym 0.3%
18	0.99	1.29
19	1.05	1.35
20	1.10	1.40
21	1.16	1.46
22	1.21	1.51
23	1.27	1.57
24	1.32	1.62
25	1.38	1.68
26	1.43	1.73
27	1.49	1.79
28	1.54	1.84
29	1.60	1.90
30	1.65	1.95

Kategorja VII.

Klasa niebezpiecz.	Składka bez dodatku jednolitego	Składka z dodatkiem jednolitym 0.3%
24	1.32	1.62
25	1.38	1.68
26	1.43	1.73
27	1.49	1.79
28	1.54	1.84
29	1.60	1.90
30	1.65	1.95
31	1.71	2.01
32	1.76	2.06
33	1.82	2.12
34	1.87	2.17
35	1.93	2.23
36	1.98	2.28
37	2.04	2.34
38	2.09	2.39
39	2.15	2.45
40	2.20	2.50

Ważne zarządzenie Ministerstwa Skarbu dla posiadaczy i nabywców samochodowych. Ministerstwo Skarbu wydało bardzo ważne dla sprawy motoryzacji kraju zarządzenie. Mianowicie okólnikiem z dnia 2 kwietnia b. r. wyjaśniło władzom skarbowym, że fakt nabycia i utrzymywania samochodu nie świadczy jeszcze o dużych dochodach i *nie może z reguły stanowić podstawy do określania dochodów danej osoby* w kwotach wyższych, aniżeli wynika to z materjałów znajdujących się w posiadaniu władz skarbowych.

Zarządzenie powyższe uzasadnia Ministerstwo Skarbu w ten sposób, że wskutek wprowadzenia na rynek samochodów małolitrażowych, niewymagających specjalnej obsługi, oraz znacznie niższych kosztów utrzymania — wydatki na utrzymanie takiego małego samochodu obracają się w ramach 100—150 zł. miesięcznie, a zatem w granicach takich wydatków, na które może sobie pozwolić osoba nieposiadająca dużych dochodów.

Również wyjaśniło Ministerstwo Skarbu, że należy brać pod uwagę również tę okoliczność, że wiele osób posiadających nawet skromniejsze dochody, przeznacza znaczną ich część na utrzymanie samochodu z zamiłowania do sportu, turystyki i t. p. — a dla wielu osób stanowi samochód niezbędny w ich zajęciach środek lokomocji.

Ministerstwo Skarbu poleca władzom skarbowym, ażeby przy obliczaniu podatku osobom tej kategorji, koszty utrzymania samochodu były potrącane narówni z innemi kosztami osiągnięcia dochodu. Okoliczność taka, jak używanie samochodu częściowo również dla celów osobistych — niema w tym wypadku znaczenia.

Wedle okólnika Ministerstwa Skarbu, wydatki na utrzymanie samochodu powinny być uwzględnione w ogólnych wydatkach płatnika, służących do ustalenia jego dochodu podatkowego, tylko wtedy, gdy znane władzy skarbowej źródła dochodu płatnika nie uzasadniają wysokości ponoszonych przez niego innych, poza utrzymaniem samochodu, wydatków.

W dalszym ciągu zarządziło Ministerstwo, że w przedsiębiorstwach prowadzących prawidłowe księgi handlowe koszty nabycia samochodu mogą być z reguły odpisywane w ciągu jednego roku na podstawie przepisu ust. 2 art. 6 ustawy o podatku dochodowym, jako koszty nabycia przedmiotów, których zwykły okres zużycia nie przekracza 5 lat.

Sprawa opłat stemplowych od spółek. W Dz. U. R. P. z dn. 31 stycznia b. r. nr. 7, poz. 79 — zamieszczone zostało rozporządzenie Rady Ministrów, mocą którego przedłużone zostały do końca roku 1937 ulgi w opłatach stemplowych od pism, stwierdzających założenie spółki, podwyższenie kapitału zakładowego, od wpłat na udziały i od akcyj wypuszczonych zagranicą, a przeniesionych do Polski. Opłaty te wynoszą wobec tego 1%, zamiast dawnych 2%. Pomimo wejścia odnośnego rozporządzenia wykonawczego w życie dnia 31-go stycznia b. r., to jednak opłata 1% obowiązuje również i w tych wypadkach, gdy stała się wymagalna w ciągu miesiąca stycznia 1936 r.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

Skład osobowy Rady Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego. Dowiadujemy się, że Pan Minister Przemysłu i Handlu Generał dr Roman Górecki powołał na członków Rady Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego następujące osoby:

Inż. Zygmunta Bielskiego, Profesora Akademji Górniczej w Krakowie,

Dra Władysława Byrkę, b. ministra, Wicemarszałka Sejmu, Dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej we Lwowie,

Inż. Stefana Dażwańskiego, Naczelnego Dyrektora Państwowej Fabryki Olejów Mineralnych „Polmin" we Lwowie,

Henryka Mikulego, przemysłowca naftowego, Wiceprezesa Związku Polskich Przemysłowców Naftowych we Lwowie,

Inż. Stanisława Paraszczaka, Dyrektora S. A. „Pionier" we Lwowie,

Dra Stanisława Schaetzla, Dyrektora Krajowego Towarzystwa Naftowego we Lwowie,

Generała broni Stanisława hr. Szeptyckiego, Prezesa Związku Polskich Przemysłowców Naftowych we Lwowie,

Józefa Szlemińskiego, Dyrektora Związku Polskich Przemysłowców Naftowych i Redaktora czasopisma „Nafta" we Lwowie,

Inż. Damiana Wandycza, Dyrektora Polskiego Eksportu Naftowego we Lwowie,

Dra Konstantego Tołwińskiego, Kierownika Karpackiego Instytutu Geologiczno - Naftowego w Borysławiu.

Przewodniczącym Rady jest jak wiadomo — na mocy rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 26. II. b. r. — Prezes Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie, obecnie p. Inż. Juljusz Mokry, Zastępcą przewodniczącego Wiceprezes tegoż Urzędu, obecnie Inż. Dr Aleksander Markiewicz. Przewodniczący Rady nietylko kieruje jej obradami, lecz również prowadzi agendy Funduszu przy pomocy podległego mu Biura Rady Funduszu, i zastępuje Fundusz nazewnątrz.

Zmiana na stanowisku Dyrektora Departamentu Ogólnego M. P. i H. Stanowisko to objął p. dr Ryszard Dittrich, dotychczasowy Dyrektor Izby Przemysłowo - Handlowej w Sosnowcu. Swego czasu, przed powołaniem do Sosnowca, był wicedyrektorem Lwowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej. Sprawy naftowe nie są p. Dyrektorowi Dittrichowi obce, gdyż był ich referentem we Lwowie, w powyższej Izbie.

Wybory w Związku Polskich Przemysłowców Naftowych do Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie. Dnia 24 marca b. r. odbyło się we Lwowie w Izbie Przemysłowo-Handlowej Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Związku Polskich Przemysłowców Naftowych, celem dokonania wyboru 1 radcy do Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie — w miejsce opróżnione przez p. senatora Władysława Długosza. Wybory odbyły się pod przewodnictwem naczelnika wydziału przemysłowego Województwa krakowskiego — p. inż. Hampla, jako Komisarza Wyborczego. Wybrany został jednomyślnie znany przemysłowiec naftowy p. Mieczysław Longchamps, który prowadzi przedsiębiorstwo naftowe w Wulce koło Iwonicza.

Nowy Radca Izby Przemysłowo - Handlowej we Lwowie z przemysłu naftowego. Na plenarnem posiedzeniu tejże Izby, odbytem dnia 2 kwietnia b. r., kooptowany został do niej p. dr Marek Aleksandrowicz, dyrektor S. A. „Gazy Ziemne",

Umowa zbiorowa z robotnikami w przemyśle naftowym. Zawarta dnia 29 września 1934 r. umowa zbiorowa z robotnikami na czas do dnia 31 marca b. r. — przedłużona została, na mocy wzajemnego porozumienia z organizacjami robotniczemi, bez zmiany na dalszy rok, t. j. do dnia 31 marca 1937 r.

Wokoło terenów Lipia. Dowiercenie początkowo znacznej produkcji w Lipiu przez należącą do „Polminu" spółkę „Pollon" — wywołało zrozumiałe poruszenie. W sprawie tej otrzymujemy z kół kompetentnych dla tego rodzaju oceny — następujące uwagi:

Ta połać rejonu krośnieńskiego położona jest we wschodniej części depresji centralnej.

W piaskowcach występujących wśród warstw krośnieńskich znany jest jeszcze z pierwszego okresu naszego kopalnictwa — szereg kopalń i wierceń poszukiwawczych. Najwydatniejszą kopalnią było siodło Zagórz — Tarnawa — Wielopole, które wydało sumarycznie do końca 1930 r. 15,543 wagonów. Pozostałe kopalnie jak: Rajskie, Polana, Wola Jaworowa, Uherce, Solina wydały sumarycznie po koniec 1930 r. 2,543 wagonów.

Ponadto wykonano w rejonie warstw krośnieńskich, między Sanokiem a Turką, cały szereg wierceń poszukiwawczych, które nie dały jednak wyników przemysłowych.

Jak wynika z zestawienia cyfrowego, występowanie przemysłowych złóż ropnych w przedmiotowej części fliszu jest niezwykle eratyczne (kapryśne). Przy ewentualnych dalszych poszukiwaniach w tym rejonie — należy się liczyć z koniecznością odwiercenia bardzo znacznej liczby szybów. Jest prawdopodobne, że optymalne warunki złożowe, które stwierdzono na siodle Tarnawa — Wielopole —Zagórz będą posiadały również i inne jednostki antyklinalne.

Eksploracja rejonu krośnieńskiego była objęta programem „Pioniera" jeszcze w samym początku działalności tej spółki. Wiercenie „Pioniera" w Jankowcach miało za zadanie zbadanie warunków złożowych na południowo-wschodniem przedłużeniu antykliny Zagórza. Wiercenie to napotkało jedynie na ślady ropy.

Celem oceny dalszych możliwości poszukiwawczych rejonu krośnieńskiego, należałoby przeprowadzić w nim uzupełniające badanie geologiczne. Obszary krośnieńskie w zachodniej części depresji są stosunkowo mniej znanym geologicznie odcinkiem naszych Karpat fliszowych.

Sprawa Koncernu „Małopolska". Prasa codzienna podaje za prasą francuską z początkowych dni kwietnia b. r. — wiadomość, z której wynika, że grupa złożona z wybitnych przemysłowców francuskich, belgijskich i szwajcarskich objęła kontrolę firmy: Societe Francaise Industriele et Commerciale de Petroles w Paryżu.

Podstawą programu nowej Rady Zawiadowczej jest rozbudowa przemysłowa przedsiębiorstw dla wzmożenia produkcji i dalszego uszlachetniania przeróbki surowców.

Rada Zawiadowcza będzie rozwijała swą działalność w pełnem zaufaniu do zamierzeń rządu Państwa, na terenie którego znajdują się jej przedsiębiorstwa, opierając się na współpracy z dotychczasowym personelem, który złożył dowody swej owocnej pracy dla Towarzystwa.

Jak z pow. wynika, dotychczasowa Generalna Dyrekcja i Zarząd przedsiębiorstwa grupy „Małopolska" w Polsce pozostają bez zmiany.

Komisja do badania przedsiębiorstw państwowych. Dnia 14 marca b. r. nastąpiło ukonstytuowanie się tej Komisji pod przewodnictwem Wicemarszałka Sejmu p. dra Władysława Byrki. Z przemysłu naftowego wchodzą w skład Komisji: inż. Wiktor Hłasko, Gen. Dyrektor koncernu „Małopolska" i inż. Damian Wandycz, Dyrektor Polskiego Eksportu Naftowego.

Zbadane mają być następujące przedsiębiorstwa, jako należące do Państwa: P. F. O. M. „Polmin", „Rella—Mella" Naftowa i Przemysłowa Ska z o. o. w Borysławiu, Państwowe Zakłady Naftowe w Gdańsku oraz „Pollon" Ska Naftowa z o. o. we Lwowie. Zbadanie tych przedsiębiorstw przeprowadzić mają, jako referenci grupy obejmującej odnośne przedsiębiorstwa, pp.: inż. Juljan Cybulski, Prezes Konwencji Węglowej i Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Katowicach, Tadeusz Karszo Siedlewski, Dyrektor S. A. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich oraz Ludwik Kozłowski, Dyrektor firmy „Ludwik Spiess".

P. Prezes Hłasko należy do grupy badającej przedsiębiorstwa górniczo-hutnicze, a p. Dyr. Wandycz do grupy obejmującej przedsiębiorstwa chemiczne.

Pożegnanie Naczelnika Urzędu Górniczego w Drohobyczu inż. dra A. Markiewicza. Dnia 19 stycznia b. r. żegnało borysławskie zagłębie naftowe p. inż. dra Aleksandra Markiewicza, długoletniego naczelnika Okręgowego Urzędu Górniczego w Drohobyczu, który po 28 latach pracy w tem zagłębiu przeszedł na stanowisko wiceprezesa Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie. Uroczystość pożegnalna odbyła się w Borysławiu, w sali Stowarzyszenia Polskich Inżynierów Przemysłu Naftowego. Wzięli w niej udział: Starosta powiatowy p. Chmielewski, Prezydenci miast Borysławia i Drohobycza pp. Rossowski i Jarosz, oraz przedstawiciele świata naftowego. W przemówieniach, które wygłosili kolejno pp.: starosta Chmielewski, prezydent m. Drohobycza Jarosz, prezydent m. Borysławia Rossowski, inż. Wyszyński — imieniem wielkich przedsiębiorstw naftowych, inż. R. Machnicki — imieniem Związku Polskich Przemysłowców Naftowych, kierownik kopalń Radłowski, Jaroszewski — imieniem Związku Zawodowego Robotników i Zborowski — imieniem Związku Wiertaczy — podnoszono duże zasługi, położone przez p. dra Markiewicza dla przemysłu naftowego. Sprawując przez długie lata kierownictwo Urzędu Górniczego w Drohobyczu, dał się p. dr Markiewicz poznać nietylko jako wzorowy urzędnik i naczelnik urzędu, ale również jako człowiek rozumiejący życie i umiejący pogodzić znakomicie stosowanie czynności urzędowych z jego wymaganiami. To też zaskarbił sobie na stanowisku, które zaj-

mował, zaufanie, szacunek i wyjątkową sympatję wszystkich, którzy choć raz mieli sposobność zetknąć się z nim przy jakiejkolwiek okazji. Słusznie nazywano go opiekunem przemysłu, gdyż na miano to zasłużył sobie w zupełności.

Zdolny prawnik i doświadczony inżynier, interesował się żywo przejawami życia naftowego. Zwłaszcza poświęcał dużo uwagi zagadnieniom techniki wiertniczej. Starał się o uproszczenie i przystosowanie przepisów górniczych do obecnych warunków i jemu ma przemysł naftowy do zawdzięczenia niejedną zmianę na lepsze pod tym względem. Z jego inicjatywy powstały tak ważne i pożyteczne instytucje, jak Karpacki Instytut Geologiczno - Naftowy i Szkoła Wiertaczy.

Wzruszające było przemówienie p. prezesa Machnickiego, gdy w imieniu licznych mniejszych przedsiębiorstw, zorganizowanych w Związku Polskich Przemysłowców Naftowych, żegnał p. dra Markiewicza i dziękował mu w ciepłych słowach za jego pełen życzliwości i zrozumienia stosunek do tych przedsiębiorstw. „Związek nasz — mówił p. inż. Machnicki — składa się z przedsiębiorstw, produkujących od 2.000 kg do kilkudziesięciu cystern miesięcznie. Jakże łatwo mogło dochodzić między władzą górniczą, reprezentowaną przez naczelnika urzędu górniczego, a tą liczną rzeszą osób o tak różnorodnych i niejednokrotnie sprzecznych interesach, do nieporozumień lub różnicy zdań spowodu takiego czy innego stosowania przepisów górniczych. Nie było jednakowoż wypadku, aby ktokolwiek skarżył się na brak zrozumienia ze strony p. naczelnika Markiewicza. Nie było wypadku, aby ktokolwiek spotkał się z odmową pomocy z jego strony, bo śpieszył z nią zawsze i nigdy nikomu nie odmawiał ani rady ani pomocy. Jest to najlepszym dowodem i miarą zasług p. dra Markiewicza dla przemysłu naftowego, że kierując się najdalej posuniętym objektywizmem, rozumiał dobrze sytuację i potrzeby kopalnictwa, a także pracujących w niem przedsiębiorstw. Rozumiał również i doceniał znaczenie oparcia produkcji o element polski."

Przemówienie swoje zakończył p. inż. Machnicki, złożeniem p. prezesowi Markiewiczowi serdecznych życzeń owocnej pracy na nowem wysokiem stanowisku i prośbą, aby nie zapominał o tamtejszem zagłębiu naftowem i w dalszym ciągu czuwał nad jego potrzebami i opiekował się niem. Odbyło się następnie wręczenie p. drowi Markiewiczowi adresu pamiątkowego w artystycznem wykonaniu prof. Mękickiego ze Lwowa. Złożono również do jego dyspozycji kwotę 10.000 zł. na cele dobroczynne, którą p. dr. Markiewicz przeznaczył na ochronki i pomoc bezrobotnym zagłębia.

Nowy skład Zarządu Stowarzyszenia Polskich Inżynierów Przemysłu Naftowego. Odbyte dn. 20. II. b. r. Walne Zgromadzenie wybrało nowy Zarząd, którego skład jest następujący:

Inż. Wojciechowski Włodzimierz, przewodniczący. Inż. Sulimirski Stefan, I zast. przewodn. Inż. Klimkiewicz Władysław, II zast. przew. Inż. Piątkiewicz Rościsław, sekretarz. Inż. Borowski Jan, zast. sekretarza i delegat do Klubu Towarzyskiego. Inż. Karpiński Marceli, skarbnik. Inż. Mischke Kazimierz, zast. skarbnika. Inż. Glazer Roman, bibljotekarz. Inż. Wojnar Józef, gospodarz, oraz członkowie Wydziału: inż. Adamiakowski Leopold, inż. Bielski Tadeusz, inż. Pituła Bolesław, inż. Szwabowicz Zbigniew, inż. Zieliński Józef Jakób, inż. Żmigrodzki Alojzy.

Działalność Stowarzyszenia Pol. Inżynierów Przemysłu Naftowego w roku 1935. W dniu 20. II. b. r. odbyło się w Borysławiu w lokalu własnym Walne Zebranie Stowarzyszenia Pol. Inżynierów Przemysłu Naftowego.

Program wypełniły sprawozdania prezesa Stowarzyszenia, prezesa Oddziału Zachodniego, oraz poszczególnych członków Wydziału i Sekcyj.

Na wstępie Prezes poświęcił słowa wspomnienia jednemu z najgorliwszych i najbardziej zasłużonych członków, zmarłemu w ub. r. śp. Inż. Tadeuszowi Gawlikowi.

Przechodząc do sprawozdania z działalności zaznaczył Prezes, że podobnie jak w latach ubiegłych, tak i w tym roku Stowarzyszenie pracowało przez Komisje, Oddział w Krośnie, poszczególne Sekcje, Biuro Studjów i Radę Zjazdów Naftowych.

W skład Wydziału wchodzili w roku sprawozdawczym: Przewodniczący — inż. Włodzimierz Wojciechowski, I. zast. przewodn. — inż. Tadeusz Bielski, II. zast. przewodn. — inż. Roman Glazer, Sekretarz — inż. Rościsław Piątkiewicz, zast. sekretarza — inż. Stanisław Psarski, Skarbnik — inż. Tadeusz Dryś, zast. skarbnika — inż. Marjan Ptak, Bibljotekarz — inż. Jan Borowski, Gospodarz — inż. Marjan Ptak, Delegat do Klubu — inż. Rościsław Piątkiewicz. Członkowie: inż. Marceli Karpiński, inż. Mieczysław Krygowski, dr Bolesław Manasterski, inż. Jan Matkowski, inż. Stefan Sulimirski, inż. Józef Jakób Zieliński, inż. Alojzy Żmigrodzki.

W czasie roku sprawozdawczego z Wydziału ustąpili: inż. Tadeusz Dryś, w miejsce którego kooptowano inż. Jana Jamrę z funkcją skarbnika, inż. Marjan Ptak, w miejsce którego kooptowano inż. Władysława Klimkiewicza z funkcją gospodarza, wreszcie dr Bolesław Manasterski.

Stosunek do Naczelnej Organizacji Inżynierów i Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych.

W roku bieżącym powstała Naczelna Organizacja Inżynierów, do której Stowarzyszenie przystąpiło, jako jeden z członków założycieli. W pracach organizacyjnych N. O. I. brało Stowarzyszenie przez swych delegatów czynny udział.

Biuro Studjów dla Spraw Przemysłu Naftowego.

Tegoroczny program biura obejmował prace nad wyłonieniem rejonów w zagłębiu borysławskiem, nadających się do regeneracji ciśnienia złożowego.

Sekcja Naukowej Organizacji.

Ponieważ kursy dla dokształcania robotników wobec kryzysu — nie miały widoków powodzenia, działalność Sekcji Naukowej Organizacji skierowana została przedewszystkiem w kierunku zawodowego i organizacyjnego szkolenia pracowników u-

mysłowych przemysłu naftowego. Odbyły się wykłady kursu technicznego oraz 3 pierwsze wykłady kursu z zakresu nowoczesnej księgowości i biurowości. W pierwszym kursie wzięło udział 105, a w drugim 90 osób.

Komisja Podręcznika Naftowego.

Treść tomu II Podręcznika Naftowego rozdzielono na 7 zeszytów, z których każdy tworzyć ma zamkniętą całość. Po wydaniu zeszytu o wierceniu obrotowem, pozostało do wydania sześć zeszytów. Pracę nad ułożeniem materjału i uzupełnieniem go prowadzą samodzielnie referenci. W bieżącym roku wykończono rękopis do druku zeszytu V p. t. „Magazynowanie i transport ropy" inż. St. Rachfała, oraz zeszyt I p. t. „Urządzenie i narzędzia do wierceń udarowych" inż. T. Bielskiego. Należy się spodziewać, że oba te zeszyty zostaną opublikowane na Zjazd Naftowy w maju b. r.

W opracowaniu znajduje się publikacja jubileuszowa Stowarzyszenia p. t. „Gospodarka złożem ropnem", która wyjdzie przed Zjazdem.

Komisja Gazowo-Gazolinowa.

Komisja gazowo-gazolinowa opracowała przepisy dla instalacyj gazowych dla mieszkań i fabryk. Współpracowała z Sekcją gazu ziemnego Zrzeszenia Gazowników w sprawie przepisów instalacyjnych i nad wykonywaniem naczyń do transportu gazów płynnych.

Praktyki i wycieczki.

Wobec utworzenia t. zw. Obozów przysposobienia gospodarczego ograniczyło się Stowarzyszenie do udzielenia pomocy kierownictwu przysposobienia w ułożeniu programu wycieczek i wykładów dla praktykantów.

Postanowiono również wejść przed okresem praktyk na rok 1936 w kontakt z referentem przysposobienia gospodarczego również w celu wykazania na podstawie poczynionych doświadczeń — niedociągnięć obecnego programu.

W okresie Zielonych Świąt zorganizowano wycieczkę Zjazdu Inżynierów Mechaników ze Lwowa.

Oddział Stowarzyszenia Pol. Inż. P. N. w Krośnie.

Na ostatniem Walnem Zgromadzeniu Oddziału w Krośnie wybrano Zarząd w składzie następującym: Prezes — Dr Inż. Włodzimierz Borowicz, zast. prezesa — inż. Henryk Olszewski, Sekretarz — inż. Alfred Gabrjel, Skarbnik — inż. Adam Kotłowski, Bibljotekarz — inż. August Nieniewski, członek Wydziału — inż. Jan Pawłowski. Do Komisji Rewizyjnej weszli Koledzy: inż. Bronisław Morawski, inż. Aleksander Nowakowski, inż. Henryk Koczarski.

Koło Zachodnie zorganizowało i uruchomiło szkołę wiertniczą w Jaśle. Szkoła ta ma obecnie 42 uczniów.

W stadjum organizacji znajduje się obecnie sprawa kursów dla maszynistów i motorowych kopalnianych w Gliniku Marjampolskim. Analogiczny kurs odbędzie się w Krośnie, o ile zgłosi się dostateczna ilość kandydatów.

Sprawy ogólne.

W dniu 13 maja 1935 odbyło się Nadzwyczajne posiedzenie Wydziału dla uczczenia pamięci Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. Stowarzyszenie wzięło również udział w uroczystościach żałobnych w Krakowie.

Na Nadzwyczajnem Walnem Zebraniu, odbytem dnia 5. XII. 1935 r., nadano Profesorowi Inż. Karolowi Bohdanowiczowi godność członka honorowego Stowarzyszenia.

W dniu 19. I. b. r. urządzono wspólnie z Komitetem obywatelskim zagłębia borysławskiego uroczystą Akademję pożegnalną na cześć ustępującego długoletniego naczelnika Okręgowego Urzędu Górniczego w Drohobyczu.

W dniu 26. I. b. r. urządzono uroczystość ku uczczeniu zasług 40-letniej pracy zawodowej pierwszego prezesa, zasłużonego członka i niezawodnego doradcy Stowarzyszenia Prof. inż. Zygmunta Sarjusz Bielskiego.

Wzięło też Stowarzyszenie udział w organizacji zjazdu Górników i Hutników w Katowicach w maju 1935 r.

Na kongresie Międzynarodowym w Paryżu reprezentowane było Stowarzyszenie przez Prof. inż. Z. Bielskiego i Dr. V. O. Wyszyńskiego.

Sprawy społeczne i reprezentacyjne.

Stowarzyszenie reprezentowane jest w Polskim Komitecie Energetycznym, Naczelnej Organizacji Inżynierów, Krajowem Towarzystwie Naftowem, Redakcji „Przemysłu Naftowego", Sekcji Gazu Ziemnego — Zrzeszenia Gazowników, Radzie Zjazdów Naftowych i Komisji Egzaminacyjnej dla kierowników kopalń.

Po złożeniu sprawozdania Walne Zebranie uchwaliło absolutorjum ustępującemu Wydziałowi.

Nastąpiły wybory do władz Stowarzyszenia. Skład wybranego zarządu zamieszczamy osobno.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli: inż. Marjan Boj, inż. Adam Kottek, inż. Tadeusz Wyżykowski, inż. Tadeusz Reguła, inż. Mieczysław Sierosławski.

Do Sądu Polubownego: inż. Stanisław Psarski, inż. Marjan Boj, inż. Jerzy Moszyński, inż. Roman Glazer, inż. Adam Kottek.

Do Komisji Kwalifikacyjnej: inż. Tadeusz Bielski, inż. Jan Borowski, inż. Marceli Karpiński, inż. Alojzy Żmigrodzki.

Jubileusz Stowarzyszenia.

Po dokonaniu wyborów obradowano nad sprawą obchodu dziesięciolecia Stowarzyszenia.

Uroczystość związaną z obchodem 10-lecia Stowarzyszenia postanowiono odbyć równocześnie z IX. Zjazdem Naftowym.

Charakteryzując w zarysie dotychczasową działalność Stowarzyszenia w ubiegłem 10-leciu podkreślił inż. Sulimirski, że dotychczasowa praca skierowana była głównie ku zagadnieniom technicznym. Obecnie na pierwszy plan wysuwają się zagadnienia gospodarcze. Inżynierowie winni w tych pracach wziąć czynny udział.

WIADOMOŚCI STATYSTYCZNE I GOSPODARCZE

Sytuacja rynkowa w styczniu 1936 r.

Sprzedaż globalna produktów naftowych przekroczyła w styczniu b. r. sprzedaże w tym samym miesiącu w 3 poprzednich latach. Nie osiągnęła jednakowoż jeszcze poziomu sprzedaży dokonanych w roku 1931. W stosunku do tego ostatniego roku — tegoroczna sprzedaż styczniowa była gorsza o przeszło 13%.

Najfatalniej kształtuje się sytuacja benzynowa, albowiem sprzedano w styczniu b. r. nietylko mniej jak w analogicznym miesiącu w roku 1931, ale również mniej jak we wszystkich poprzednich latach. W stosunku do stycznia roku 1931 sprzedano w styczniu b. r. mniej blisko o 40%. Również sprzedano mniej w stosunku do grudnia ub. r. Różnica na korzyść grudnia ub. r. wynosi przeszło 400 t. Okazuje się zatem, że konsumcja benzyny wciąż spada.

W nafcie świetlnej sytuacja poprawiła się dość znacznie zarówno w stosunku do grudnia jak i do stycznia ub. r. Wysyłka styczniowa przewyższa miesiąc poprzedzający o 2.600 t, zaś styczeń ub. r. o 1.200 t. Niewiadomo oczywiście jak się ukształtuje konsumcja w miesiącach następnych. Dopiero później będzie można osądzić w jakim stopniu zrównoważy ona ubytek poniesiony przez przemysł wskutek zniżki jej ceny. W każdym razie trzeba stwierdzić, że jak dotąd konsumcja nafty wzrasta z roku na rok. W miesiącu sprawozdawczym różnica w stosunku do stycznia 1931 wynosiła już tylko około 600 t na korzyść roku 1931.

W oleju gazowym nastąpiło w styczniu b. r. pogorszenie w stosunku do miesiąca poprzedzającego, wysłano bowiem do sprzedaży w kraju przeszło 640 t mniej, niż w grudniu ub. r. Lecz w stosunku do stycznia ub. r. konsumcja przedstawia się lepiej, gdyż w odnośnym miesiącu w roku ub. wysyłka wynosiła mniej o około 350 t. Naogół jednak konsumcja tego oleju rozwija się dodatnio.

W olejach smarowych również styczeń b. r. był lepszy zarówno od grudnia jak i od stycznia ub. r. W porównaniu ze styczniem ub. r. zwyżka wynosiła 174 t. Okazuje się, że i na ten produkt zapotrzebowanie krajowe — jak dotąd — rośnie.

Tak samo parafiny wyekspedjowano w miesiącu sprawozdawczym więcej niż w grudniu i styczniu ub. r. Tegoroczna wysyłka na sprzedaż w kraju przewyższa grudzień ub. r. o 60 t a styczeń ub. r. o 152 t. Również zatem i sprzedaż parafiny rozwija się pomyślnie, chociaż w porównaniu z analogicznym okresem roku 1931 była mniejsza o 10%.

Co do konsumcji asfaltu, to narazie nic się jeszcze powiedzieć nieda, albowiem sezon jeszcze nie nadszedł, a zatem czas obecny nie nadaje się jeszcze do tego rodzaju oceny.

Osądzając sytuację rynkową w kraju jako całość, przyznać się musi, że w niektórych produktach doznała ona poprawy, choć w każdym z nich wyraża się ona rozmaicie. W żadnym jednak z produktów nie osiągnęła jeszcze poziomu z roku 1931 — chociaż nie był to rok pod względem krajowej konsumcji najlepszy. Bardzo daleko w tyle w zestawieniu z rokiem 1931 — pozostaje benzyna, co ma duże znaczenie ujemne dla utargu. Obroty naftą świetlną doznały wprawdzie poprawy, ale z drugiej strony cena jej uległa wydatnej obniżce.

Czy i w jakim stopniu poprawa się utrzyma lub wzrośnie w roku bieżącym w stosunku do roku poprzedniego i do lat dawniejszych, okaże się dopiero po upływie dłuższego czasu.

Gdy idzie o ocenę naszego eksportu, to podlega on wszelkim fluktuacjom na rynkach zagranicznych. Sytuacja rynkowa zagranicą rozwijała się od jakiegoś czasu dość dla nas pomyślnie. Jak już nadmieniliśmy, w poprzednich sprawozdaniach rynkowych — duże znaczenie ma dla naszego eksportu kształtowanie się cen rumuńskich. Pierwsze miejsce w naszym wywozie zajmuje Czechosłowacja. Dostawy zaś nasze do tego kraju opierają się na parytecie cen rumuńskich. Ceny te po znacznej zwyżce, jaką osiągnęły w roku ubiegłym wskutek niemieckich i włoskich zakupów — spadły ponownie. Wpłynęły na to rumuńskie przepisy dewizowe. Zwyżkując, ceny rumuńskie przekroczyły przed niedawnym czasem bardzo znacznie poziom cen amerykańskich. Po spadku zbliżyły się do cen dawniejszych t. j. kryzysowych. Kwestja naszego eksportu do Niemiec przedstawia się o tyle skomplikowanie, że stoją temu na przeszkodzie trudności płatnicze. Z tego powodu zawarty z Niemcami układ handlowy nie może być wyzyskany. Nie jest wykluczone, że wskutek odnośnych trudności eksport do Niemiec nietylko nie ulegnie zwiększeniu, ale i ten nieznaczny, jaki jest obecnie, będzie musiał być ograniczony. Umowa z Czechosłowacją przedłużona została do końca roku 1936. Notowania cen rumuńskich obejmuje sprawozdanie o sytuacji rynkowej zagranicą.

Polski przemysł naftowy w styczniu 1936 r.

I. Kopalnictwo.

Produkcja ropy naftowej. Styczeń b. r. był pod względem wydobycia ropnego lepszy od grudnia 1935 r. Wydobyto w tym miesiącu o 903 t więcej jak w miesiącu poprzednim. Również w stosunku do stycznia ub. r. wydobycie ropne było w dotyczącym tegorocznym miesiącu — większe. Sytuacja w miesiącu sprawozdawczym, przedstawia się następująco:

Okręg	Wydobycie	Zużycie na opał	Manko tłoczniowe i zanieczyszczenie	Zapasy na kopalniach i tow. mag. w końcu miesiąca
	t	o	n	n
Jasło	8.946	17	72	3.682
W porówn. z XII. 35 r.	+ 137	+ 3	+ 7	+ 482
„ ze I. 35 r.	+ 917	+ 4	+ 18	+ 449
Drohobycz				
Rej. borysławski[1])	23.815	15	1.283	
W porówn. z XII. 35 r.	+ 62	+ 5	— 86	
„ ze I. 35 r.	— 475	— 7	— 79	
Inne miejscowości	6.747	3	184	
W porówn. z XII. 35 r.	— 1.147	— 1	— 15	
„ ze I. 35 r.	— 1.229	— 8	— 73	
Razem okr. Drohobycz	30.562	18	1.467	12.595
W porówn. z XII. 35 r.	— 1.085	+ 4	— 101	
„ ze I. 35 r.	— 1.704	— 15	— 151	
Stanisławów	5.032	27	25	2.969
W porówn. z XII. 35 r.	+ 1.851	+ 2	+ 4	— 1.073
„ ze I. 35 r.	+ 2.234	—	—	+ 2.114
Razem	44.540	62	1.564	19.246
W porówn. z XII. 35 r.	+ 903	+ 9	— 90	+ 735
„ ze I. 35 r.	+ 1.447	— 11	— 132	+ 180

Przeciętne dzienne wydobycie ropy wynosiło zatem w styczniu b. r. 1.437 t, t. j. o 29 t więcej jak w grudniu ub. r. i o 47 t mniej jak w styczniu ub. r.

Przeciętna dzienna produkcja wynosiła w poszczególnych okręgach górniczych:

	tonn
Okręg Jasielski	288.6
„ Drohobycki (z rej. Borysławskim)	985.8
Rejon Borysławski (z Mraźnicą II)	771.9
Okręg Stanisławowski	102.6

Przeciętna dzienna produkcja ropy jednego otworu była następująca:

	kg.
Rejon Borysławski	1.371
Wszystkie pozostałe miejscowości razem	262
Wszystkie okręgi razem	464

Ropa oddana do towarzystw transportowo-magazynowych i wyekspedjowana. W miesiącu sprawozdawczym oddano i wyekspedjowano z kopalń w poszczególnych okręgach górniczych, następujące ilości:

Okręg		tonn
Jasło		8.711
W porównaniu z m-cem poprzednim ub. r.	+	141
„ z tym samym m-cem ub. r.	+	649
Drohobycz		
Rej. Borysławski[1])		22.405
W porównaniu z m-cem poprzednim ub. r.	—	304
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	471
Inne miejscowości		6.126
W porównaniu z m-cem poprzednim ub. r.	—	1.513
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	975
Razem okr. Drohobycz		28.531
W porównaniu z m-cem poprzednim ub. r.	—	1.817
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	1.446
Stanisławów		4.288
W porównaniu z m-cem poprzednim ub. r.	+	1.638
„ z tym samym m-cem ub. r.	+	1.770
Razem		41.530
W porównaniu z m-cem poprzednim ub. r.	—	38
„ z tym samym m-cem ub. r.	+	972

[1]) Bez Mraźnicy II.

Nowe wiercenia. W styczniu b. r. uruchomiono nowych wierceń: w okręgu jasielskim, 6 — w okręgu drohobyckim, 3 — w okręgu stanisławowskim, 3.

Stan otworów świdrowych był w tym czasie w poszczególnych okręgach górniczych następujący:

Treść	Okręg Drohobycki		
	Rejon borysławski	Inne miejscowości	Razem
Samopłynące	—	1	1
W tłokowaniu	304	—	304
W pompowaniu	58	899	957
W łyżkowaniu	189	6	195
Wyłącznie gazowe	125	19	144
Razem w eksploatacji	676	925	1.601
W wierceniu	8	11	19
W wierceniu i eksploatacji	12	10	22
W instrumentacji i rekonstrukcji	28	14	42
Razem czynnych	724	960	1.684
W montowaniu	—	4	4
Zmontowane a nieuruchomione	4	2	6
Czasowo nieczynne	253	296	549
W likwidacji	5	4	9
Razem	986	1.266	2.252

Treść	Okręg			
	Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
Samopłynące	1	6	10	17
W tłokowaniu	304	30	13	347
W pompowaniu	957	1.070	199	2.226
W łyżkowaniu	195	97	137	429
W smoczkowaniu	—	10	—	10
Wyłącznie gazowe	144	38	11	193
Razem w eksploatacji	1.601	1.251	370	3.222

W wierceniu	19	38	16	73
W wierceniu i eksploatacji	22	28	15	65
W instrumentacji i rekonstrukcji	42	6	5	53
Razem czynnych	1.684	1.323	406	3.413
W montowaniu	4	—	3	7
Zmontowane a nieuruchomione	6	—	2	8
Czasowo nieczynne	549	130	44	723
W likwidacji	9	5	8	22
Razem	2.252	1.458	463	4.173

Ruch wiertniczy. Odwiercono w styczniu b. r. ogółem 7.142 m, czyli o 236 m mniej, jak w grudniu ub. r. Z tego przypada na poszczególne miejscowości:

Okręg	metry
Jasło	3.007
Drohobycz	
Rej. Borysławski	958
Inne miejscowości	2.030
Razem okr. Drohobycz	2.988
Stanisławów	1.147
Razem	7.142
W porównaniu z tym samym m-cem ub. r.	+ 1.162

Stan zatrudnienia na kopalniach. W miesiącu sprawozdawczym zatrudnionych było na kopalniach robotników:

Okręg	
Jasło	2.785
Drohobycz	
Rej. Borysławski	3.645
Inne miejscowości	1.291
Razem okr. Drohobycz	4.936
Stanisławów	1.342
Razem	9.063

II. Przemysł gazowy.

Produkcja gazu ziemnego. Produkcja ta była w styczniu b. r. następująca w poszczególnych okręgach:

Okręg	Produkcja	Zużycie własne na kopalni	Wypuszczono w powietrze i manko ruroc.	Odtłoczono
	w tysiącach m³			
Jasło	12.690	2.570	469	9.651
Drohobycz				
Rej. Borysławski	11.202			
Daszawa i Gelsendorf	13.832			
Inne miejscowości	677			
Razem okr. Drohobycz	25.711	7.113	74	18.524
Stanisławów	5.037	4.009	626	402
Razem	43.438	13.692	1.169	28.577
W porówn. z XII. 35 r.	— 1.083	— 243	+ 622	+ 5.538
„ ze I. 35 r.	— 5.087	— 313	+ 190	— 4.964

Przeciętna produkcja gazu ziemnego była następująca w poszczególnych okręgach i w całej Polsce:

Okręg	m³/min.
Jasło	284.3
Drohobycz	576.—
Stanisławów	118.3

III. Przemysł rafineryjny.

Przeróbka ropy w rafinerjach. Rafinerje przerobiły w styczniu b. r. 38.027 t ropy naftowej, z czego wytworzono:

	1935 r. XII.	1936 r. I.	1935 r. I.
	t	o n	n
Benzyna łącznie z gazoliną	6.711	7.925	6.734
Nafta	11.977	11.381	12.227
Olej gazowy i opałowy	8.385	6.708	6.430
Oleje smarowe	6.118	6.830	5.510
Parafina i świece	2.065	2.200	2.164
Ogólna wytwórczość	39.091	35.096	37.876

Spożycie krajowe. Wysyłka z rafineryj na rynek krajowy przedstawiała się następująco:

	1935 r. XII.	1936 r. I.	1935 r. I.
	t	o n	n
Benzyna łącznie z gazoliną	4.169	3.765	4.152
Nafta	14.653	17.253	16.056
Olej gazowy i opałowy	5.607	4.960	4.611
Oleje smarowe	3.132	3.175	3.001
Parafina i świece	711	771	619
Wszystkich produktów razem	29.545	30.920	29.794

Eksport. Wysyłka z rafineryj z przeznaczeniem na eksport zagranicę, była następująca:

	1935 r. XII.	1936 r. I.	1935 r. I.
	t	o n	n
Benzyna łącznie z gazoliną	2.828	3.145	2.404
Nafta	3.670	2.457	2.575
Olej gazowy i opałowy	3.488	2.614	2.267
Oleje smarowe	881	1.199	1.853
Parafina i świece	1.323	1.109	1.421
Wszystkich produktów razem	12.551	11.072	10.701

Zapasy w rafinerjach. Zapasy produktów naftowych w rafinerjach wynosiły:

	1935 r. 31. XII.	1936 r. 31. I.	1935 r. 31. I.
	t	o n	n
Benzyna łącznie z gazoliną	18.997	22.797	14.498
Nafta	26.695	18.352	30.756
Olej gazowy i opałowy	6.755	5.942	6.763
Oleje smarowe	69.526	71.957	61.275
Parafina i świece	2.515	2.835	4.988
Wszyst. produktów razem	178.668	173.876	173.361

Zapasy ropy w rafinerjach. Zapasy te wynosiły w końcu stycznia b. r. 26.161 t, t. j. o 5.059 t więcej jak w końcu grudnia ub. r. i o 1.362 t mniej, aniżeli w końcu stycznia ub. r.

Zatrudnienie w rafinerjach. Rafinerje zatrudniały w styczniu b. r. ogółem 3.120 robotników, z tej liczby przy pracach, związanych bezpośrednio z ruchem zakładów — 3.073.

Rafinerje czynne. W styczniu b. r. czynnych było 22 fabryk rafineryjnych.

IV. Przemysł gazolinowy.

Przeróbka gazu w gazoliniarniach. Przeróbka gazu ziemnego wynosiła: w styczniu b. r. 23.621.616 m³, w grudniu ub. r. 23.530.140 m³, w styczniu ub. r. 24.463.507 m³.

Produkcja gazoliny. Z tej ilości gazu wyprodukowano gazoliny: w styczniu b. r. 3.344 t, w grudniu ub. r. 3.515 t, w styczniu ub. r. 3.399 t.

Ekspedycje. Wyekspedjowano w odnośnym miesiącu:

	1935 r. XII.	1936 r. I.	1935 r. I.
	t o n n		
Na rynek krajowy	438	426	484
Do innej rafinerji	1.864	1.901	1.804
Na eksport	23	—	—

Zapasy w gazoliniarniach. Zapasy w fabrykach gazoliny wynosiły: w końcu stycznia b. r. 428 t, w końcu grudnia ub. r. 359 t, w końcu stycznia ub. r. 664 t.

Fabryki gazoliny i stan zatrudnienia w nich. W styczniu b. r. było w ruchu 24 fabryk, które zatrudniały 325 robotników.

Ceny ropy naftowej.

Przeciętne ceny ropy za 1 cyst. á 10.000 kg. f-my Vacuum Oil Co — marzec 1936 r.:

Bitków Stella—Zofja, Urycz	zł. 1.620.—
Humniska	„ 1.647.—
Jaszczew	„ 1.512.—
Kryg — Lipinki	„ 1.309.50
Kryg czarna	„ 1.107.—
Kryg zielona	„ 1.350.—
Krosno parafinowa	„ 1.282.50
Lipinki	„ 1.374.46
Męcina Wielka	„ 1.444.50
Mokre	„ 1.782.—
Potok	„ 1.727.53
Rajskie	„ 1.687.50
Starowsianka	„ 1.728.—
Strzelbice	„ 1.296.—
Toroszówka	„ 1.890.—

Ceny ropy bruttowej za 1 cyst. á 10.000 kg — marzec 1936 r.:

Białkówka—Winnica, Dobrucowa, Kryg zielona	zł. 1.289.—
Bitków Franco—Polonaise	„ 1.366.—
Bitków—Pasieczna loco Dąbrowa	„ 1.490.—
Bitków Standard—Nobel	„ 1.439.—
Bitków Stella—Zofja, Grabownica—Humniska benzynowa	„ 1.663.—
Borysław, Hołowiecko, Opaka, Orów, Popiele, Stańkowa, Tyrawa Solna	„ 1.350.—
Grabownica — Humniska parafinowa	„ 1.393.—
Harklowa	„ 1.226.—
Humniska — Brzozów	„ 1.631.—
Iwonicz, Klimkówka, Lubatówka, Wulka	„ 1.259.—
Jaszczew	„ 1.400.—
Klęczany	„ 1.785.—
Kosmacz, Ropienka ad Dukla, Zagórz	„ 1.295.—
Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Węglówka	„ 1.214.—
Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa	„ 1.195.—
Kryg czarna	„ 1.107.—
Libusza	„ 1.236.—
Lipie	„ 1.215.—
Lipinki	„ 1.313.—
Łodyna	„ 1.270.—
Majdan Rosulna	„ 1.339.—
Męcina Wielka, Męcinka, Pereprostyna	„ 1.391.—
Męcinka parafinowa	„ 1.321.—
Młynki Starawieś	„ 1.782.—
Mokre	„ 1.638.—
Mraźnica Wierzchnia	„ 1.324.—
Potok	„ 1.741.—
Rajskie	„ 1.300.—
Roztoki, Starawieś jasna	„ 1.884.—
Równe Rogi wolna od parafiny	„ 1.268.—
Równe Rogi parafinowa	„ 1.123.—
Rymanów	„ 1.211.—
Rypne	„ 1.328.—
Schodnica	„ 1.484.—
Słoboda Rungurska	„ 1.344.—
Starawieś ciemna	„ 1.750.—
Strzelbice	„ 1.169.—
Szymbark	„ 1.329.—
Toroszówka	„ 1.890.—
Toroszówka — Ewa	„ 1.370.—
Turzepole	„ 1.218.—
Urycz	„ 1.529.—
Wańkowa	„ 1.199.—
Załawie	„ 1.754.—
Zmiennica	„ 1.241.—

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin" wykonała prawo zakupu następujących marek tejże ropy: Białkówka—Winnica, Bitków Franco—Polonaise, Bitków Pasieczna loco Dąbrowa, Bitków Standard—Nobel, Bitków Stella—Zofja, Borysław, Dobrucowa, Grabownica—Humniska benzynowa, Grabownica—Humniska parafinowa, Harklowa, Humniska—Brzozów, Iwonicz, Jaszczew, Klimkówka, Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa, Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Kryg czarna, Kryg zielona, Libusza, Lipie, Lipinki, Lubatówka, Łodyna, Majdan—Rosulna, Męcina Wielka, Męcinka, Męcinka parafinowa, Młynki—Starawieś, Mokre, Mraźnica Wierzchnia, Opaka, Pereprostyna, Potok, Roztoki, Równe Rogi parafinowa, Równe Rogi wolna od parafiny, Rypne, Schodnica, Stańkowa, Starawieś ciemna, Strzelbice, Toroszówka, Toroszówka—Ewa, Turzepole, Tyrawa Solna, Urycz, Wańkowa, Węglówka, Wulka, Załawie.

Cena gazu ziemnego.

Cena ta ustalona została przez Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie dla zagłębia Borysław—Tustanowice — za marzec b. r. na

4.29 groszy za 1 m³.

Przy obliczaniu ceny gazu, przypadającego na udziały brutto, odliczają kopalnie z powyższej ceny koszty zabierania gazu z kopalń, t. j. koszty tłoczenia i t. p.

W y d a w c a: Związek Polskich Przemysłowców Naftowych we Lwowie, ul. Kopernika 4, III. p.
Redaktor odpowiedzialny: Józef Szlemiński.
Odbito w Lwowskiej Drukarni Nowoczesnej, Pasaż Mikolascha. — Telefon 216-76.